59064.

DAS RECHT DES AUTOMOBILS.

EINE STUDIE AUF DEM GEBIETE DES MODERNEN VERKEHRSRECHTS.

Inaugural-Dissertation
verfasst und der
Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg
zur
Erlangung der rechts- und staats-
wissenschaftlichen Doktorwürde
vorgelegt von

KAJETAN KOŚCIŃSKI
aus
Neuenburg Westpr.

ACAD.
LUGD. BAT.
BIBL.

BERLIN W 30.
Verlag des Verfassers.
1915.

Diss.
Würzburg
1915

Referent:

Professor Dr. E. Mayer.

LITERATUR.

I. Kommentare, Lehrbücher, Monographien.

The Autocar imperial year bock 1913, Published annually Illife & Sons Ltd. London.

Bar, L. von: Die Lehre vom Causalzusammenhang, Leipzig, 1871.

Baudry de Saunier: Grundbegriffe des Automobilismus; übersetzt von H. A. Hofmann, Wien, 1902.

Becker Dr. jur.: Die Strafvorschriften des Automobilgesetzes, Heidelberg.

Beling, G.: Erläuterungen des § 823, BGB, Jena 1904.

Bitter: Handwörterbuch der Preussischen Verwaltung. 2. Aufl. Leipzig 1911.

Die Benzwagen — Vom ersten Benzinautomobil bis zum Weltrecordwagen. Festschrift der Benzwerke. 1913. Druck der pfälzischen Verlagsanstalt Neustadt a. d. Haardt.

Brennwald: Die Haftpflicht für Automobilschäden, Bonn, 1909.

Bürner: Rechtliches Verhältnis zwischen Motorwagenbesitzer und Führer, Berlin, 1907.

Bürner: Reichshaftplichtgesetz und seine Folgen, Berlin, 1905.

Bürner, Dr. R., Ist der Arbeitgeber berechtigt, bei Lohnzahlungen Abzüge für Fabrikstrafen, Schadensersatzforderungen, Beiträge zu Wohlfahrtseinrichtungen usw. zu machen? Berlin, 1906.

Czermak: Gesetze und Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 1912.

Damm, R.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Breslau, 1909.

Daule: Der Krieg gegen das Auto. Leipzig, 1906.

Donner: Die Haftung für Automobilschäden. Leipzig, 1909.

Dohna Alexander v., Burggraf: Die Rechtswidrigkeit als allgemeingültiges Merkmal der Tatbestände strafbarer Handlungen. Halle a. S, 1905.

Eger, Dr. Georg: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart, 1911.

Eger, Dr. Georg: Reichshaftpflichtgesetz. Hannover, 1906.

Eger, Dr. Georg: Gutachten für den XXVI. Deutschen Juristentag.

Enneccerus-Kipp-Wolff: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. 6/8. Aufl. Marburg, 1912 13.

Evers, K.: Warum, wann und wieweit ist der Automobilhalter haftpflichtig? Berlin, 1914.

Fleiner, Fritz: Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts III. Aufl. Tübingen, 1913.

Fuchs, Wilh.: Die Haftpflicht des Automobilhalters. Berlin, 1911.

Geller, L.: Das Recht der Kraftfahrzeuge, enthaltend die Haftpflicht- und Verkehrs-Polizeivorschriften. Wien, 1908.

Germershausen: Das Wagerecht und die Wegeverwaltung in Preussen. Berlin, 1900.

Gottschalk: Das mitwirkende Verschulden des Beschädigten bei Schadenersatzansprüchen nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin, 1903.

Hallbauer, M.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Leipzig, 1910.

Handbuch des Automobilrechts, bearbeitet von Bittermann, Dr. Weitz und Dr. Schmidt, Berlin, 1913.

Hilse, K.: Unabweisbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile. Berlin, 1900.

Hippel: Grenze von Vorsatz und Fahrlässigkeit. Leipzig, 1903.

Hold von Ferneck: Die Rechtswidrigkeit. Jena, 1903.

Höltzel: Automobilgesetz mit Erläuterungen für den Gebrauch. Stuttgart, 1909.

Höpfel, Fr.: Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Ausgabe mit Vollzugsvorschriften der wichtigsten Bundesstaaten. Nürnberg, 1912.

Illing: Handbuch für preussische Verwaltungsbeamte, begründet von Illing, fortgesetzt von G. Kautz, Berlin 1905—1908.

Isaac, Dr. M.: Das Recht des Automobils. Berlin, 1907.

Isaac, Dr. M.: Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin, 1912.

Kirchner, R.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin, 1910.

Koehne, K.: Kraftfahrzeug und Rechtsentwicklung. Berlin, 1908.

König: Chauffeurkursus. Berlin, 1912.

Knauer: Die höhere Gewalt im Reichsrecht. Berlin, 1901.

Krause, J.: Kommentar zum Automobilgesetz. Hannover, 1909.

Krause, J.: Automobilgesetz vom 3. V. 09. Hannover, 1909.

Kroener, W.: Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin, 1909.

Laband: Staatsrecht. 6. Aufl. Tübingen, 1912.

Landmann: Kommentar zur Gewerbeordnung. München, 6. Aufl. Bd. I, 1911; Bd. II, 1912.

Lautenschläger: Die Kennzeichen der Kraftfahrzeuge. Stuttgart, 1998.

Lehmbeck, Th.: Der Automobilmotor. Leipzig 1906.

Lehmbeck, Th: Handbuch des Automobilbaus. Berlin 1909.
Lehmbeck, Th. — Walter Isendahl: Konstruktion und Fabrikation von Automobilmotoren. Berlin, 1908.
Liszt: Lehrbuch des deutschen Strafrechts. Berlin, 1912.
Meili: Die Kodifikation des Automobilrechts. Wien, 1907.
Meili: Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich, 1912.
Millauer, R.: Haftung des Automobilhalters. Stuttgart, 1909.
Mitteleuropäischer Motorwagenverein: Das Automobil in den deutschen Parlamenten. Berlin, 1906.
Mitteleuropäischer Motorwagenverein: Festschrift. Berlin, 1897—1907.
Mitteleuropäischer Motorwagenverein: Jahresbericht. Berlin, 1911/12.
Mitteleuropäischer Motorwagenverein: Mitgliederverzeichnis. Berlin, 1913.
Mitteleuropäischer Motorwagenverein: Die Ausbildungs- und Prüfungsstellen im deutschen Kraftwagenverkehr. Berlin, 1913.
Neukirch und Rosenmeyer: Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Halle, 1910.
Oberländer, Dr.: Aus dem Automobilrecht München, 1913.
Oertmann: Kommentar zum BGB., herausgegeben von Biermann, Fromhold u. a.
a) Allgem. Teil, 2. Aufl., Berlin, 1908.
b) Schuldverhältnisse, 3/4. Aufl., Berlin, 1910.
c) Sachenrecht, 2. Aufl., Berlin, 1903.
Oertmann, P.: Die Vorteilsausgleichung bei Schadenersatzanspruch. Berlin, 1911.
Prum, Dr. Eduard: Die Konkurrenz des Anspruches aus dem Vertrage mit dem Anspruch aus unerlaubter Handlung nach dem Recht des BGB. Berlin, 1906.
Radbruch: Die Lehre von der adaequaten Verursachung. Berlin, 1902.
Rechtsfreund: Autler Zucht und Rnchlosigkeit. Ein Protest gegen die Schreckensherrschaft der Strasse. Berlin, 1909.
Reichsgerichtsräte: Kommentar zum BGB. Berlin 1913.
Rohrscheidt: Gewerbe-Ordnung.
Rosenthal: Reichsstempelgesetz. Leipzig, 1910.
Seuffert, Ph.: Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München, 1910.
Schimpff: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters. Berlin, 1912.
Schmahl — Filius: Handbuch für Automobilisten. Berlin, 1913.
Schmeltzer: Die Automobilhaftpflicht nach dem bürgerlichen Recht und dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 09, unter Berücksichtigung der Vorarbeiten. Leipzig-Borna, 1909.

Schmid, G.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart, 1909.
Schmidt-Wagner: Die Polizei-, Verkehrs- und Strafvorschriften des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart, 1912.
Schmid, G.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, durchgesehen und bearbeitet von Wagner. Stuttgart, 1910.
Schmidt-Wagner: Kommentar zum Automobilgesetz. Stuttgart, 1909.
Staub, H.: Die positiven Vertragsverletzungen. Berlin, 1909.
Staudinger: Kommentar zum BGB.
Sperling, Dr. jur.: Das Zollvermerk Verfahren, Berlin, 1914.
Vorwerk: Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Düsseldorf, 1904
Waldeck, Hugo: Automobilgesetz, erläutert. Berlin, 1910.
Weitz, Dr.: Das geltende Automobilrecht. Berlin, 1911.

II. Entscheidungen, Jahrbücher, Sammelwerke, Zeitschriften.

Abgeordnetenhaus, preussisches: Stenographische Berichte der Sitzungen, Akten, Anlagen Drucksachen.
Allgemeine Automobil-Zeitung, Berlin; Verlag von Klasing.
Automobilbetrieb: Zeitschrift für die Einführung und Praxis von Automobilen. Berlin.
Automobilwelt — Flugwelt: Illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobil- und Flugwesens. Berlin.
Autorecht und Luftrecht: Verlag von Christian Barth, Berlin W. 9.
Bursch u. Küster: Rechtsprechung im Automobilwesen. Berlin, 1910.
Contineutal Handbuch für Automobilisten: Verlag der Continental Guttapercha Company, Hannover.
Deutsche Juristenzeitung, Berlin.
Deutschlands oberstrichterliche Rechtsprechung, Beilage zur Rundschau für den Deutschen Juristenstand Das Recht, herausgegeben von Dr. Hs. Th. Soergel, München, Haanover, Hellwings Verlag.
Deutsche Wirtschaftszeitung, Leipzig.
Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, herausgegeben von Eger.
Jahrbuch des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs, Sitz München.
Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, Berlin.
Jahrbuch des Kaiserlichen Automobilclubs, Sitz Berlin.
Jahrbuch des Strafrechts und Strafprozesses: Hannover, Hellwings Verlag.
Juristische Wochenschrift, Berlin.
Kamptz u. Delius: Die Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts auf den Gebieten des öffentlichen Rechts, Berlin 1901 ff.

Micheln-Führer: Verlag der Michelin-Werke, Frankfurt a. M.

Motorfahrer: Offizielles Organ des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs, Sitz München: Verlag Boch & Co., Berlin W. 9.

Das Recht: Rundschau für den Deutschen Juristenstand, Hannover uud Leipzig.

Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aus dem Gebiete des auf reichsgesetzlichen und gemeinrechtlichen Bestimmungen beruhenden Verwaltungs- und Polizeistrafrechts, herausgegeben von A. Roger, München, 1905.

Reichsgericht Entscheidungen in Straf- und Zivilsachen.

Reichstag, Stenographische Berichte der Sitzungen, Akten, Anlagen, Drucksachen.

Sportlexikon: Braunbecks Verlag, Berlin 1912/13.

Statistische Vierteljahrshefte fürs Deutsche Reich.

Weitz, Dr. jur.: Sammlung autorechtlicher Entscheidungen. Berlin, 1910, mit Nachträgen bis 1913.

ABKÜRZUNGEN.

AW.	= Automobil- und Flugwelt, Berlin.
AusfBest.	= Ausführungsbestimmungen.
A. M.	= Anderer Meinung.
Bek.	= Bekanntmachung.
BRV.	= Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. II. 10.
Delius	= Die Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts auf den Gebieten des öffentlichen Rechts, herausgegeben von B. v. Kamptz und Dr. H. Delius, Berlin 1906.
DJZ.	= Deutsche Juristenzeitung, Berlin.
Drucks.	= Drucksachen.
DW.	= Deutsche Wirtschaftszeitung, Leipzig.
Entsch.	= Entscheidungen.
EisenbE.	= Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, herausgegeben von Eger.
Germershausen	= Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preussen, Berlin, 1900.
GO.	= Gewerbe-Ordnung für das Deutsche Reich vom 26. VIII. 1900.
Grundzüge	= Grundzüge des Bundesrats, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 06.
IntAbk.	= Internationales Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. X. 09.
IntBRV.	= Verfügung des Bundesrats vom 3. II. 10 über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
Isaac	= Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.
JW.	= Juristische Wochenschrift, Berlin.
KFG.	= Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 09.
Kirchner	= Kirchner, R., Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1910.
KG.	= Kammergericht.

Krause	= Krause, J., Komm. zum Automobilgesetz, Hannover 1909.
LegislPer.	= Legislatur-Periode.
LVG.	= Preuss. Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. VI. 1883.
Mayer-Dochow	= Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, III. Aufl.
Recht	= Rundschau für den Deutschen Juristenstand: Das Recht. Hannover und Leipzig.
RGZ.	= Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RGStr.	= Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen.
RGBl.	= Reichsgesetzblatt.
Roger	= Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aus dem Gebiete des auf reichsgesetzlichen und gemeinrechtlichen Bestimmnngen beruhenden Verwaltungs- und Polizeistrafrechts, herausgegeben von A. Roger, München 1905 ff.
RVO.	= Reichsversicherungsordnung vom 19. VII. 1911.
Schmidt-Wagner	= Kommentar zum Automobilgesetz., Stuttgart 1909.
Soergel	= Deutschlands oberstrichterliche Rechtsprechung, Beilage zur Rundschau für den Deutschen Juristenstand, Das Recht, herausgegeben von Dr. Hs. Th. Soergel, München.
Sess.	= Session.
Spr.	= Spruchsammlung.
StenB.	= Stenographische Berichte.

INHALTSANGABE:

ERSTER TEIL. Seite

Geschichtliche Uebersicht bis zum Zustandekommen des Gesetzes vom 3. Mai 1909 1

ZWEITER TEIL.

Das Kraftfahrzeug.

§ 1. Begriff des Kraftfahrzeugs 22
§ 2. Begriffsmerkmale des Kraftrades und dessen Unterschied vom Kraftwagen 26
§ 3. Anhängewagen und Einschleppen von defekten Kraftfahrzeugen 29
§ 4. Beschaffenheit, Ausrüstung und Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen . 32
§ 5. Polizeiliche Zulassung, deren Wesen und rechtliche Wirkungen 36
§ 6. Kennzeichen, deren Instandhaltung, Erneuerung, sowie Befreiung von der Verpflichtung zur Führung derselben 38
§ 7. Erlaubniskarten und Versteuerung von Kraftfahrzeugen inländischer Besitzer 43
§ 8. Probefahrt 46
§ 9. Internationale Einrichtungen zur Erleichterung des internationalen Verkehrs 51
§ 10. Die Abwicklung des internationalen Verkehrs
A. Der Verkehr vom Ausland nach dem Deutschen Reich 55
B. Der Verkehr nach dem Auslande 60
§ 11. Berechnungsmethode der Stempelabgabe für Erlaubniskarten 62
§ 12. Steuerfreiheit und privilegierte Fahrzeuge 65
§ 13. Verjährung des Abgabenanspruches und Zulässigkeit des Rechtsweges 69
§ 14. Verstösse gegen die Abgabenpflicht 71

DRITTER TEIL. Seite

Der Führer.

§ 1. Begriff und Voraussetzungen 74
§ 2. Der Führerschein 81
Erteilung — Entziehung — Erneuerung — Erweiterung — Rechtsmittel — Fahrscheine aktiver Militärpersonen — Reichs- und Staatsbeamte als Führer.
§ 3. Besondere Pflichten des Führers 86
Pflichten vor Antritt der Fahrt — Signalpflicht — Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeit — Geschwindigkeitsmessung.
§ 4. Die gesetzliche Zwangsversicherung des Chauffeurs . 92
Krankenversicherung — Unfallversicherung — Invaliditätsversicherung — Altersversicherung — freiwillige Zusatzversicherung.
§ 5. Rechtliches Verhältnis zwischen Kraftfahrlehrer und Kraftfahrschüler (Chauffeurlehrling) und zwischen dem Eigentümer des Kraftfahrzeuges und dessen Führer . 102

VIERTER TEIL.

Die Haftpflicht.

A. Haftpflicht im Falle der Tötung oder Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen und bei Sachbeschädigung kraft Betriebes.

§ 1. Begriffsmerkmale des Halters und eines Betriebsunfalles 104
§ 2. Grenzen der Haftung des Halters 107
§ 3. Entlastung des Halters von der Haftung 111
§ 4. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten 112
§ 5. Schadenshaftung bei Mitwirken mehrerer Kraftfahrzeuge 114
§ 6. Doppelte Haftung bei Zusammenstoss von Kraftfahrzeug und Eisenbahn 114
§ 7. Doppelte Haftung, wenn ein Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Zugtier gemeinschaftlich verursacht ist 116
§ 8. Strolchen 117
§ 9. Ausschliessung der Haftung des Halters nach KFG., ausschliessliche Haftung nach BGB. und Verlust der Ansprüche 119
§ 10. Haftung des Führers neben dem Halter des Kraftfahrzeugs 120
§ 11. Die Aufsichtspflicht des mitfahrenden Automobilbesitzers über seinen Chauffeur und deren Verhältnis zur Haftung 120

B. Vertragsmässige Haftung.

§ 1. Allgemeines 121

Seite

§ 2. Einzelne Vertragstypen 124
Transportvertrag — Gefälligkeitsfahrten — Haftung des Garagenbesitzers bezw. Vermieters — Haftung des Hotelbesitzers.

FÜNFTER TEIL.

Strafvorschriften.

§ 1. Die verantwortlichen Personen 128
§ 2. Der Tatbestand des § 22 KFG. 130
§ 3. Der Tatbestand des § 25 KFG. 131

ANLAGEN:

		Seite
1.	Statistik der Automobilfabriken im Deutschen Reiche	134
2.	Ergebnis der Unfallstatistiken über Automobilunfälle in der Zeit vom 1. IV. 06 bis 30. IX. 07	156
3.	Verzeichnis der Automobilverordnungen mit bindender Rechtskraft für das gesamte Deutsche Reich	159
4.	Verzeichnis der höherenVerwaltungsbehörden im Sinne des KFG.	163
5.	Beschaffenheit des Anhängewagens	165
6.	Erfordernisse des Antrages auf Zulassung eines Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen	166
7.	Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges gemäss § 4 BRV.	167
8.	Prüfungsgebühren der amtlich annerkannten Sachversfändigen für Prüfung von Kraftfahrzeugen	170
9.	Zusammenstellung der Kosten für die Zusstellung einer Zulassungsbescheinigung in den einzelnen Bundesstaaten . . .	171
10.	Verteilung der Kennzeichen für Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche	173
11.	Die Abmessungen der polizeilichen Kennzeichen	176
12.	Verteilung und Abmessungen der Nationalitätszeichen . . .	177
13.	Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs, das zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll	179
14.	Erfordernisse eines Antrages auf Ausstellung einer Erlaubniskarte für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer	181
15	Tarif der Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer	182
16.	Tarif der inländischen Steuerkarten	183
17.	Zusammenstellung der Einfuhrzölle der wichtigsten Länder der Welt	184
18.	Erfordernisse eines Antrages auf Erteilung eines internationalen Fahrausweises	195
19.	Erfordernisse eines Antrages auf Ausstellung eines Grenzpassierscheinheftes	196

20. Erfordernisse eines Antrages auf Erteilung der Kraftfahrlehrerkonzession 197
21. Verzeichnis der Betriebsart und Klassen der Kraftfahrzeugs . 198
22. Verordnung des Bundesrats vom 25. II. 1916 betr. die Ausserkraftsetzung der Zulassungsbescheinigungen für die Dauer des Krieges 199

Erster Teil.

Geschichtliche Übersicht.

Die Anfänge der deutschen Automobilindustrie, die ein vollständig neues und eigenartiges Rechtsleben auf einem bisher unbekannten Gebiete gezeitigt haben, fallen in die 80-er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Die Industrie selbst verdanken wir zwei Männern, die unabhängig voneinander jene bedeutsame Erfindung machten, die nicht nur unserem Vaterlande den grössten Nutzen gebracht hat, sondern unbestrittenermassen einen Kulturfortschritt für die gesamte Menschheit bedeutete. Diese beiden Erfinder waren Karl Benz[1]) und Gottlieb Daimler[2]).

Der Ruhm, das erste brauchbare Automobil konstruiert zu haben, gebührt, wie kürzlich unstreitig nachgewiesen worden ist[3]), dem Erfinder Karl Benz. Das erste Patent, das für einen Dreiradwagen lautete, wurde von diesem im Januar 1886 angemeldet.

Wie auf allen Gebieten des Verkehrsrechts, so setzte auch bald nach der ersten praktischen Verwirklichung

[1]) Geboren am 25. 11. 1844 in Karlsruhe.

[2]) Geboren am 17. 3. 1834 zu Schorndorf, gestorben am 6. 3. 1900 zu Cannstadt.

[3]) Siehe die Festschrift der Benzwerke 1 ff.

dieser neuen grossartigen Idee die Rechtswissenschaft ein, um den Anforderungen des Verkehrs die genügende juristische Grundlage zu schaffen.

Dass die ersten Automobile nicht so volkommen waren, wie es die heutigen sind, ist selbstverständlich. Erst nach und nach, aber doch mit einer ungewöhnlichen Schnelligkeit, gelangten die Automobile zu der heutigen Vollendung.

Was wir in der Automobilindustrie geleistet haben und leisten, zeigt die als Anlage I. angefügte Statistik der Automobilfabriken im Deutschen Reiche. Ein Beweis, was Kenntnis und eiserner Wille vermögen.

Diese steigende Entwickelung der Automobilindustrie wurde vor allem hervorgerufen durch ein lebhaftes Interesse, dass man der Erfindung entgegenbrachte, und durch das wirtschaftliche Bedürfnis nach einem sicheren von Bahngleisen und Zeit unabhängigen schnellen Verkehrsmittel. Hand in Hand mit dieser Entwicklung der Automobilindustrie ging die Entwicklung des Automobilverkehrs selbst. Dieser Vorgang gestaltete sich in gleich grossartiger Weise, wie wir dies bei der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs erlebt haben, und zwar in der Mitte des vorigen Jahrhunderts.

Hatte nun aber einmal das neue Verkehrsmittel auch hier neue rechtliche Beziehungen geschaffen, so erwuchs im gleichen Masse, wie die Industrie mehr und mehr aufblühte, der Rechtswissenschaft und der Praxis die durchaus nicht leichte Aufgabe, die bisher bestehenden, sich aber immer schwieriger gestaltenden Rechtsverhältnisse entsprechend auf den Automobilverkehr anzuwenden. Da jedoch diese vornehmlich dem Eisenbahnrecht entnommenen Analogien in vielen Fällen nicht ausreichten und nicht zum gewünschten Ziele führten, sah sich die Gesetzgebung genötigt, neue speziell auf den Automobilverkehr zugespitzte Rechtsnormem zu schaffen.

Die rechtlichen Beziehungen nun, die der Verkehr mit Kraftfahrzeugen schuf, waren teils öffentlichrechtlicher Natur, wie die Normen auf dem Gebiete des Polizeirechts, Strafrechts und Steuerrechts, teils privatrechtlicher Natur, wie vor allem die Vorschriften über die privatrechtliche Haftung, teils endlich internationaler Natur, wie die Rechtsstellung der Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr.

Die vorliegende Arbeit beabsichtigt nun, mit der bei neuen Rechtsgebieten gebotenen Genauigkeit und erschöpfenden Hingabe an die Materie die Rechtsentwicklung des Automobilismus und die derzeitigen Rechtsgrundlagen dieses Verkehrsmittels darzustellen. Leitender Gesichtspunkt muss bei einem solchen Unternehmen nicht nur der Versuch sein, die Kenntniss dessen zu verschaffen, was die Rechtswissenschaft, die Gesetzgebung und Praxis auf diesem Gebiete geleistet haben, sondern vor allem das Streben, die bereits hervorgetretenen Mängel kritisch zu beleuchten und darüber hinaus Gesichtspunkte zu finden, die bei der juristischen Behandlung und Kodifizierung neuer Rechtsgebiete Beachtung zu finden haben, damit wir so in die Lage gezetzt sind, den Anforderungen des niemals rastenden Verkehrs genügen zu können. Schon steht die Kodifikation, besser die intuitive Schöpfung eines neuen Rechts, des Luftverkehrsrechts, unmittelbar bevor: Vielleicht darf vorliegende Arbeit sich das Ziel stecken, auch für dieses Gebiet in gewissem Sinne die Bahn zu ebnen, wenn sie schildert, wie sich das Rechtsleben mit dem vorletzten unserer Verkehrsmittel, dem Kraftfahrzeug, abgefunden hat.

Gerade von diesem Gesichtspunkte aus haben wir zunächst eine geschichtliche Uebersicht über die Entwicklung des Automobilrechts zu geben.

Wie auf allen Gebieten sind am schleunigsten und unmittelbarsten diejenigen Normen erlassen worden, die,

wie überall, so auch hier, es ermöglichen sollen, den notwendigsten und aktuellsten Schutz zu gewähren: die Polizeivorschriften.

Sie sind im Interesse der öffentlichen Ordnung und zum Schutze des Publikums erlassen und rechtfertigen sich nirgens so sehr als bei Aufkommen eines neuen Verkehrsmitels. Reichsrechtlich war lediglich in § 37 GO. vorgeschrieben, dass die Regelung der Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Ortschaften durch Wagen aller Art der Ortspolizeibehörde unterliege. Jedoch konnte man mit dieser Vorschrift für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht viel anfangen; denn § 37 GO. regelt ja lediglich den Verkehr innerhalb ein und derselben Ortschaft. Für das Kraftfahrzeug aber ist gerade das typisch, dass es nicht an den Ortsverkehr gebunden sein will. Sodann bezieht sich diese Vorschrift nur auf den Gewerbebetrieb, nicht aber auf den Privatbetrieb, der in erster Linie Beachtung zu finden hatte. Eine umfassende reichsrechtliche Regelung war nun für die Rechtsverhältnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen überhaupt nicht vorhanden.

Es war also zunächst die Aufgabe der einzelnen Staaten, in ihren Bezirken den Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Erlass von entsprechenden Verordnungen zu regeln. Zunächst gab es nur einige vereinzelte Ortspolizeiverordnungen[1]). Mitunter kam es auch vor, dass die Ortspolizeibehörde die Form einer besonderen einem jedem Automobilbesitzer zuzustellenden polizeilichen Verfügung wählte[2]).

Die erste allgemeine Verordnung wurde im Jahre 1900 in Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg-Gotha erlassen. In Preussen erfolgte die Regelung auf Grund der

---

[1]) z. B. Cöln 1900.

[2]) Siehe Zeitschrift für Automobil-Industrie und Motorenbau 1901. 72 ff.

Ministerial-Erlasse vom 15. Dezember 1900 und 8. Mai 1901. Daraufhin ergingen in den Jahren 1901 bis 1903 Oberpräsidial-Verordnungen für die einzelnen Provinzen. So kam es schliesslich, dass im Deutschem Reiche der Automobilverkehr bezirksweise durch die mannigfachsten Verordnungen geregelt wurde, deren es in Preussen zwölf, in den übrigen deutschen Staaten neunzehn gab. Ueberhaupt ohne Verordnung blieben in Preussen der Reg.-Bez. Sigmaringen, im übrigen Deutschland Lippe-Detmold, die beiden Reuss und die beiden Schwarzburg.

Selbstverständlich litt unter diesem Gemisch von Orts- und Landespolizeiverordnungen für die einzelnen Distrikte die Entwicklung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen schwer; die Zerklüftung war eine unübersehbare. Immer lebhafter wurde deshalb das Verlangen nach einheitlicher umfassender Regelung der Polizeivorschriften.

Bereits 1900 hatte anlässlich einer Umfrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Provinz Schleswig-Holstein eine einheitliche Regelung für ganz Preussen für erforderlich erklärt. Diesem Verlangen stimmte 1901 Bayern lebhaft bei; es hielt sogar ein Reichsgesetz für wünschenswert. Auf Anregung des Kartells deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrerverbände, welches einen Entwurf einheitlicher Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen dem Reichsamt des Innern unterbreitete, setzte sich dann der Staatssekretär des Reichsamtes des Innern Graf Posadowsky mit den einzelnen deutschen Regierungen in Verbindung, um einheitliche Grundzüge für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen festzulegen. So kam es zum Erlass der bedeutsamen „Grundzüge des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai 1906[1]).

Ueber das Wesen und die Rechtsnatur der Grundzüge kann man erhebliche Zweifel äussern. Sie stellen

[1]) Reichsanzeiger vom 28. V. 1906, 184 ff.

jedenfalls keine Verordnung mit Gesetzeskraft dar, sondern lediglich ein Ersuchen des Bundesrats an die verschiedenen verbündeten Regierungen, den Automobilverkehr in ihren Gebieten analog den Grundzügen, die gewissermassen als Vorschlag gelten sollten, zu regeln. Die Regelung der Materie durch Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften mit bindender Gesetzeskraft für sämtliche Bundesstaaten war dem Bundesrat weder durch Art. 7 RV., noch durch besondere gesetzliche Delegation verstattet.

Daher kann man in den Grundzügen nichts anderes als ein Ersuchen von unverbindlicher Kraft erblicken. Man darf bei Würdigung dieser Frage vielleicht auf einen ganz ähnlichen Fall hinweisen, der s. Z. den Gegenstand lebhaftester Kontroversen gebildet hat: die Frage nach der Rechtsnatur der vom Bundesrat im Jahre 1882 festgestellten „Grundsätze über die Anstellung von Militäranwärtern im Reichs- und Staatsdienst". Gelegentlich einer Reihe von Schadenersatzprozessen, die die Militäranwärter mit Berufung auf diese „Grundsätze" angestrengt hatten, musste das Wesen und die Rechtsnatur dieser „Grundsätze" — vor allem mit Rücksicht auf § 539 BGB. — untersucht werden. Aus der Judikatur kann leider mit Rücksicht auf die sehr verschiedene Stellung, die die Gerichte s. Z. in dieser Frage eingenommen haben[1]), nicht allzuviel entnommen werden. Nach Fleiner[2]) und Laband[3]) soll diesen Grundsätzen schon deshalb nur der Charakter von Verwaltungsvorschriften zukommen, weil sie lediglich im Zentralblatt für

---

[1]) Als eine verbindliche Reichsrechtliche Verordnung anerkannt vom:
RGZ. 25. IX. 1897 Entsch. 40, 68 ff.
RGZ. 26. III. 1901 Entsch. 48, 86;
verneint vom:
RGZ. 24. V. 1901. Reger 22, 260.

[2]) Institutionen des Deutsch. Verwaltungsrechts 65 Anm. 42.

[3]) Staatsrecht II[5], 183 Anm. 3.

das Deutsche Reich veröffentlicht worden seien, nicht aber im Reichsgesetzblatt, in dem verfassungsmässig alle abstrakt hypothetischen, die Untertanen bindenden Rechtsnormen aufzunehmen sind.

Es kann dahingestellt bleiben, ob gerade dieser mehr äusserliche Gesichtspunkt als ausschlaggebend für die Entscheidung dieser prinzipiell schwierigen Frage aus den allgemeinen Lehren des Verwaltungsrechts beweiskräftig ist. U. A. muss in der uns hier vorliegenden Frage nach der Rechtsnatur der Grundzüge, die übrigens auch nur im Reichsanzeiger veröffentlicht worden sind, allein geprüft werden, was die entscheidende Instanz, den Bundesrat, bei Veröffentlichung dieser Bestimmungen geleitet hatte, die Absicht abstrakt hypothetische Normen zu erlassen, oder der Wunsch zur Festlegung blosser gewisser Direktiven an die Gliedstaaten, das Streben nach Erlass von Instruktionen lediglich interner Art. So kann es nun keinem Zweifel unterliegen, dass letzteres der Fall gewesen ist; fehlte es doch überhaupt an allen juristischen Fundamenten zum Erlass von zwingenden Normen auf diesem Gebiete. Wir werden daher in diesen Grundzügen keinerlei Rechtsvorschriften mit bindendem Charakter erblicken dürfen.

Die erlassenen Grundzüge betrafen im wesentlichen: Beschaffenheit und Ausrüstung der Fahrzeuge, Inbetriebnahme, polizeiliche Kennzeichnung, Eigenschaften des Führers, besondere Pflichten des Führers, Benutzung öffentlicher Wege und Plätze, Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollbezirke, Untersagung des Betriebes, Strafbestimmungen und Befreiung von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens.

In weit grösserem Masstabe als im Polizeirecht entbehrte man aber noch im Strafrecht der Normativbestimmungen für den Automobilverkehr. Der Grund hierfür war in dem Umstande zu sehen, dass der Automobilver-

kehr zum Teil ganz neue Delikstatbestände schuf, die nicht in den Rahmen der geltenden Strafrechtsnormen zu bringen waren[1]), also eine Bestrafung nicht erfolgen konnte. In Anwendung konnten nur wenige allgemeine Vorschriften des RStGB. gebracht werden; demzufolge waren folgende Delikte mit Strafe bedroht: fahrlässige Körperverletzung aus § 230 StGB., fahrlässige Tötung gemäss § 222 StGB., übermässig schnelles Fahren in Städten und Dörfern aus § 366 Ziff. 2 StBG.[2]), das mutwillige Hindern des öffentlichen Verkehrs aus § 366 Ziff. 3 StGB., die Gefährdung des Publikums auf öffentlichen Wegen und Plätzen aus § 366 Ziff. 8 StGB., das unnütze Aufstellen oder Stehenlassen von Gegenständen, durch die der freie Verkehr gehindert wird, aus § 366 Ziff. 9 StGB., Uebertretung von Polizeiverordnungen, die im Interesse der Verkehrssicherheit und Ordnung erlassen worden sind, aus § 366 Ziff. 10 StGB., unbefugtes Fahren über Gärten, Weinberge, bestellte Aecker aus § 366 Ziff. 10 StGB.

Die Landesgesetzgebung hatte nur in dem beschränkten Umfange des Art. 2 Abs. 2 EGStGB. die Befugnis, Strafvorschriften zu erlassen. Von dieser Befugnis hatte jedoch kein Bundesstaat Gebrauch gemacht.

Strafandrohung aber zur Erzwingung der Polizeivorschriften nützte nicht viel. In den meisten Fällen traf die Strafe einen reichen Automobilbesitzer, der sich aus den Geldstrafen nicht allzuviel machte[3]).

[1]) z. B. die Flucht des Führers nach erfolgtem Unfall zwecks Entziehung seiner Feststellung.

[2]) Völlig versagte diese Vorschrift bei übermässig schnellem Fahren auf einer Landstrasse.

[3]) Der Abgeordnete Wagner berichtet sogar in der Sitzung des Reichstages v. 5. XI. 1908 von einem sehr reichen Automobilbesitzer, der am Tage seiner 50. Bestrafung wegen Automobilvergehens ein kleines Festessen seinen Freunden und Bekannten zum besten gab, um dieser eigentümlichen Art von Jubiläum den richtigen Hintergrund zu schaffen. Siehe: StenB. XII. Legisl. Per. 1. Sess. 5267.

Am bedenklichsten stand es jedoch auf dem Gebiete der Haftpflicht. Das Reichsrecht hatte keinerlei besondere Vorschriften über die Haftung der Kraftfahrzeuge; auch ist von dem Vorbehalt des Art. 105 EGBGB. kein Gebrauch gemacht worden. Im Bürgerlichen Gesetzbuch selbst fanden sich gleichfalls keine Spezialvorschriften für die Kraftfahrzeuge, was nicht weiter verwunderlich war, da zur Zeit des Erlasses des Bürgerlichen Gesetzbuches noch kein Bedürfnis bestand, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen einheitlich zu regeln.

Deshalb musste die Durchführung der Haftung nach dem allgemeinen Verschuldungsprinzip erfolgen, das sich aber infolge der Eigenartigkeit des ganzen Betriebes als unzureichend erwies. Das Verschuldungsprinzip verursachte erhebliche Schwierigkeiten; vollständig versagte es, wenn der Unfall nicht auf Verschulden einer bei dem Betriebe beteiligten Person zurückzuführen war, sondern lediglich auf die dem Automobilverkehr als solchem innewohnende Gefährlichkeit des Betriebes. Infolge der ungemein leichten Lenkbarkeit des Fahrzeugs und mit Rücksicht darauf, dass dasselbe sich unabhängig von Bahngleisen mit grosser Schnelligkeit bewegen konnte, in Anbetracht ferner der Betriebs- und Explosionsgefahr, des schweren Gewichtes und der unabwendbaren Konstruktionsfehler war das Publikum höher gefährdet als bisher.

Nach § 823 BGB. haftete der Schädiger aber nur bei Vorsatz und bei Fahrlässigkeit; allerdings hatte der Eigentümer des Kraftfahrzeugs auch das Verschulden des Führers als des zu einer „Verrichtung" Bestellten nach § 831 BGB. zu vertreten, konnte aber in den meisten Fällen den dort vorgesehenen Exculpationsbeweis erbringen. Gelang ihm dies, so war der Verletzte lediglich auf den Führer angewiesen, der doch in fast allen Fällen vermögenslos war und den Schadenersatz nicht zu lei-

sten vermochte. Man befand sich geradezu im Zustande eines Beweisnotstandes.

Dazu kam noch, dass es sich bei den meisten Unfällen um reiche Automobilbesitzer handelte, die so rücksichtslos verfuhren, dass sie entweder nach erfolgtem Unfall die Flucht ergriffen und so sich ihrer Feststellung entzogen, oder sich, falls ihnen dies nicht gelang, nicht scheuten, den Exculpationsbeweis des § 831 BGB. zu erbringen. So kam denn der Geschädigte auf diese Weise um seine Ersatzansprüche und war in vielen Fällen ruiniert. Als schliesslich die Verhältnisse immer unerträglicher wurden, fing man an, sich mit der Frage der Erhöhung der Haftung der Kraftfahrzeuge näher zu befassen.

Angeregt wurde diese Frage zuerst durch den bekannten Syndikus Hilse in Berlin gelegentlich eines im Jahre 1899 gehaltenen Vortrages[1]). Eingehender beschäftigte sich im Jahre 1902 der XXVI. Deutsche Juristentag mit der Frage, ob die Erhöhung der Haftung für Automobile empfehlenswert wäre; die Frage wurde mit lebhaftem Interesse erörtert und bejaht. In dem bei dieser Gelegenheit von Hilse und Eger verfassten Gutachten[2]) wurde betont, der Staat dürfe nur solange dem Automobilverkehr untätig zusehen, als sich nicht eine Erhöhung der Gefahren für Leben und Gesundheit des Publikums aus diesem Verkehr heraus ergäbe. Träfe diese Gefahrerhöhung ein, dann müsse allerdings die Staatsgewalt unbedingt eingreifen. Im Laufe der Verhandlungen des Juristentages wurden die Anträge Eger und Pappenheim angenommen. Der Antrag des ersteren lautete:

---

[1]) Siehe: Hilse, Unabweisbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile, Berlin 1900.

[2]) Abgedruckt in den Verhandlungen des XXVI. Deutschen Juristentages 1-53.

„Der Juristentag empfiehlt die Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Betriebsunternehmer von Kraftfahrzeugen nach Massgabe der §§ 1, 3-10 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 und des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 7. Nov. 1883“[1]).

Der Antrag Pappenheim lautete:

„Der Juristentag empfiehlt die Einführung von Zwangsgenossenschaften der Kraftfahrzeugunternehmer behufs Tragung der Schadenersatzleistungen nach Massgabe der Unfallversicherungsgesetze“[2]).

Die Einführung von Haftvorschriften für Automobile analog den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes wurde jedoch ganz allgemein als schädlich für die Entwicklung der Automobilindustrie bezeichnet und daher abgelehnt. Auch im preussischen Herrenhause erregte diese Art der Ausdehnung der Haftpflicht auf die Betriebsunternehmer von Kraftfahrzeugen heftigen Widerspruch. Man lehnte die gemachten Vorschläge in aller Entschiedenheit ab.

Neben dem Verlangen nach erhöhter Haftpflicht sah man sich auch weiterhin nach einer Sicherstellung der Ersatzansprüche der Geschädigten um. Uebel, wie die Flucht des Täters nach dem Unfall, trugen dazu bei, dass man die Regelung der Sicherstellung der Ansprüche in Organisationen von Zwangsgenossenschaften zur gemeinsamen Tragung der Haftpflicht analog den Unfallversicherungsgesetzen suchte. Auf diese Art und Weise sollte einerseits die Feststellung des Täters, der nach dem Unfall sich derselben durch die Flucht entzogen hatte, erleichtert werden, anderseits würde die solidarische Haftung eine vollkommene Garantie dem Ver-

[1]) Verhandlungen des XXVI. Juristentages Bd. III Abs. 1. 204.

[2]) Verhandlungen a. a. O. 207.

letzten gegenüber dafür bieten, dass dieser auch tatsächlich den verlangten Schadenersatz erlange. Auch schlug man die Einführung einer gesetzlichen Haftpflicht-Versicherung vor.

Die Fachliteratur beschäftigte sich lebhaft mit diesen Erörterungen, und es wurde hierbei gar mancher Streit ausgefochten.

Im deutschen Reichstage forderte in der 140. Sitzung vom 11. Februar 1902 der Abgeordnete von Maltzan Freiherr zu Wartenburg und Penzlin die Einführung einheitlicher Bestimmungen für den Automobilverkehr, vor allem mit Rücksicht auf die Haftung der beim Betriebe beteiligten Personen; er empfahl die Annahme des Gesetzentwurfes des Oberlandesgerichtsrats Francke, der übrigens die Beweislast dem Unternehmer aufbürdete[1]).

In der 285. Sitzung des Reichstages vom 16. März 1903[2]) wurde durch Annahme des Antrages Meister[3]), der die Petition II No. 2541 des Verbandes Deutscher Lohnfuhrunternehmer zu Frankfurt a. M. enthielt, der Erlass eines Reichsautomobilhaftpflichtgesetzes dem Reichskanzler zur Berücksichtigung überwiesen.

In der 43. Sitzung vom 26. Februar 1904[4]) wurden schliesslich verschiedene Resolutionen angenommen[5]), die zu lebhaften Diskussionen führten; im Grunde genommen liefen sie alle auf ein und dasselbe Ziel hinaus, nämlich auf die Vorlegung eines Entwurfes eines Automobilhaftpflichtgesetzes. Der Hauptantragsteller war

[1]) StenB. 1902, 4697 ff.

[2]) StenB. 1903, 8697.

[3]) No. 642 Drucks.

[4]) StenB. 1903/04, 1287 ff.

[5]) So die Resolutionen der Abgeordneten: Groeber (No. 213 Drucks.), Prinz zu Schönaich-Carolath (No. 203 u. 214 Drucks.), Dr. Bärwinkel (No. 214 Drucks) und Maltzan Freiherr zu Wartenburg und Penzlin (No. 227 Drucks.)

Prinz zu Schönaich-Carolath, der die Ausdehnung des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 verlangte.

Kraft des gesammelten Materials sah man, dass mit dem Erlass eines Automobilhaftpflichtgesetzes nicht allzulange gezögert werden dürfe. Am 16. Januar 1904 erfolgte daher weiterhin im preussischen Herrenhause eine Interpellation des Abgeordneten Grafen Schlieben[1]), in welcher die schrecklichen Zustände und die geringe Sicherkeit des Publikums gegenüber den Automobilen dargelegt und eine reichsgesetzliche Regelung analog der des Tierhalters oder der des Reichshaftpflichtgesetzes verlangt wurde. Demgegenüber betonte der damalige Justizminister Dr. Schönstedt, dass die Angelegenheit leider noch nicht spruchreif sei, die Staatsregierung jedoch ihre Entschliessung nicht mehr lange hinausschieben würde.

Im preussischen Abgeordnetenhause erfolgten sodann Interpellationen[2]), in denen wiederholt betont wurde, dass die Verhandlungen über das Automobilhaftpflichtgesetz leider immer noch in der Schwebe seien und immer noch zu keinem Ergebnis geführt hätten[3]): auch in den anderen gesetzgebenden Körperschaften der Einzelstaaten des Deutschen Reiches fanden lebhafte Erörterungen statt[4]), ohne zu einem greifbaren Ergebnisse zu führen.

---

[1]) Des Inhalts: „Durch das Bürgerliche Gesetzbuch ist das Publikum gegen Körper- und Sachbeschädigungen, welche durch den Besitzer bezw. Lenker der Automobile herbeigeführt werden, nicht genügend gesichert. Gedenkt die Königliche Staatsregierung durch gesetzliche Massregeln diesem Uebelstande abzuhelfen?“ (StenB. XII. Legisl. Per.).

[2]) In der 139. Sitzung vom 13. II. 05. von den Abgeordneten: Arnim von Züsedom (StenB. 9919), Freiherrn von Zedlitz und Neukirch (StenB. 9937) und Strosser-Breslau (StenB. 9962). In der 140. Sitzung vom 15. II. 1905 von dem Abgeordneten Gamp (StenB. 9994-96).

[3]) StenB. 1900/1903. Bd. 5. 4097 ff.

[4]) In der bayrischen Kammer der Abgeordneten am 9. Oktober 1903 (StenB. 120 ff.); in der sächsischen ersten Kammer am 9. März 1904

Während nun auf Grund dieser bisher erwähnten Anträge der zähe Kampf um einen Entwurf des Automobilhaftpflichtgesetzes in Deutschland weiter fortdauerte, hatten in Europa bis 1907 nur zwei Staaten diese Materie durch Erlass eines Gesetzes geregelt. Es waren dies Dänemark[1]) und die Niederlande[2]). Erst am 1. März 1906 legte der Reichskanzler Fürst von Bülow dem Reichstage den

„Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden[3])"

vor. Dieser Entwurf I bestand aus acht Paragraphen; die gesamte Materie aber war folgendermassen geregelt: Der Betriebsunternehmer sollte unbedingt haften für den beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs entstandenen Schaden; er war jedoch von der Ersatzpflicht befreit bei Einwirkung von höherer Gewalt und bei Vorliegen eines Verschuldens seitens des Verletzten. Der Schadenersatz bestand im Falle der Tötung einer Person im Ersatz der Kosten der versuchten Heilung, ferner Ersatz desjenigen Vermögensnachteils, den der Getötete dadurch erlitten hat, dass während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine

---

(StenB. 272 ff.); in der sächsischen zweiten Kammer am 24. Februar 1904 (StenB. 791); in der württembergischen Kammer der Abgeordneten am 13. Dezember 1902 (StenB. 2908 ff.); in der hessischen zweiten Kammer der Landstände am 21. Februar 1905 (StenB. 2699).
(Siehe I. Entwurf Drucks. II. Legisl.-Per. 1905 1906 Nr. 264 in der Begründung).

[1]) Lou om Körsel med Automobiler vom 15. Mai 1903, abgeändert durch Gesetz vom 30. März 1906.

[2]) Wet houdende regeling van het verkeer op de wegen in verband met het gebrnik motorrijtuigen en vijvielen — — oder kurz genannt: Motoren Rijwielwet vom 10. Februar 1895.

[3]) RJA. Nr. 1074. Drucks. XI. Legisl. Per. 2. Sess. 1905/1906 Nr. 264.

Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist, und Ersatz der Beerdigungskosten. War aber der Getötete kraft Gesetzes einem Dritten gegenüber unterhaltspflichtig und ist dem Dritten das Recht auf Unterhalt durch Tod des Betreffenden entzogen worden, dann erfolgte der Ersatz des Schadens insoweit, als der Getötete während der mutmasslichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht trat nicht ein, wenn der Dritte bereits erzeugt, aber noch nicht geboren war[1]).

Handelte es sich aber nur um eine Körperverletzung einer Person, so ermässigte sich der Schadensersatz in Ersatz der Kosten der Heilung und desjenigen Vermögensnachteils, der dadurch hervorgerufen worden ist, dass infolge der Verletzung die Erwärbsfähigkeit zeitweise oder dauernd aufgehoben oder gemindert worden oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse entstanden ist.

Der Schadensersatz war in Geldrente zu leisten; die Art der Leistung richtete sich nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Der Fall einer Sachbeschädigung war in dem Entwurf I überhaupt nicht erwähnt. Es haftete in diesem Falle der Schädiger für den daraus entstandenen Schaden nach §§ 823 ff BGB. Ausgeschlossen sollte nur die Haftung nach diesem Entwurf sein, wenn entweder das Fahrzeug zur Zeit des Uufalls zur Beförderung der verletzten Person oder der beschädigten Sache diente, oder der Verletzte bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs tätig war, oder wenn der Unfall bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs sich ereignete, das auf ebener Bahn die Geschwindigkeit von 15 km/Stunde nicht überschreiten kann und mit einer amtlichen Marke hierüber versehen ist. Weitere Vorschriften, insbesondere über die Höchstmasse der zu zahlenden Entschädi-

---

[1]) Dagegen im BGB. nasciturus pro jam nato habetur.

gungen, enthielt der Entwurf I noch nicht; nur fand sich im § 1 eine kaum notdürftige Definition des Begriffes „Kraftfahrzeug". Nachgebildet war dieser Entwurf I den Haftvorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Die von einer Resolution im Reichstage verlangte Bildung von Zwangsgenossenschaften aller Unternehmer von Automobilbetrieben, die dem Verletzten gegenüber Träger der Haftpflicht sein sollten, wurde von dem Entwurf I, wie es in der Begründung lautet, abgelehnt. Zwar hätte eine solche Einrichtung grosse Vorzüge; vor allem stünde dem Verletzten ein in allen Fällen greifbarer und zahlungsfähiger Schuldner gegenüber. Anderseits aber würde dem Einzelnen die Haftung auf diese Weise erleichtert werden. Jedoch führte die Begründung aus, es stünden der Durchführung dieser Einrichtung erhebliche Schwierigkeiten gegenüber und es fehlte vor allem an den erforderlichen statistischen Unterlagen; die Beschaffung dieses Materials würde geraume Zeit in Anspruch nehmen, diese Zeit aber könne man sich nicht nehmen. Da die Notwendigkeit dränge, müsse man dem Uebelstande schleunigst Abhilfe leisten; späterhin könnte man ja ewentuell auch zur Bildung von Zwangsgenossenschaften schreiten. Nach diesem langen Hin und Her wurde der Entwurf I dann in erster Lesung am 28. April 1906 in der 89. Sitzung des Reichstags[1]) beraten und durch Beschluss der XVI. Kommission von 14 Mitgliedern überwiesen[2]). Aber den Anhängern des Automobilismus erschien der Entwurf I viel zu milde, und es wurde vom Kartell Deutscher Automobil-Clubs ein Gegenentwurf vorgelegt[3]). Dieser Gegenentwurf verlangte eine schärfere Haftung in einer ganzen Reihe von Punkten.

[1]) StenB. XI. Legisl. Per. 2 Sess. 1905/06, 2731—2749.
[2]) StenB. a. a. O. 2749.
[3]) Abgedruckt DW. 1906, 1057 ff.

Was zunächst das Prinzip der Haftplicht anbetrifft, so sollte eine Ausschliessung der Haftung des Halters eintreten, wenn weder ein Betriebsfehler noch ein Verschulden des Automobilhalters oder ein Verschulden des Führers bei dem Unfall vorliegt. Ausser dem Betriebsunternehmer — oder wie es im Gegenentwurf besser und zutreffender hiess: dem Halter — sollte der Führer haftpflichtig sein, weil der nicht haftpflichtige Führer eine ständige Gefahr für den allein haftpflichtigen Halter bedeuten würde, dem Verschulden des Verletzten aber sollte dasjenige des Aufsichtsverpflichteten, insbesondere der Eltern, gleichgestellt werden. Es wurde daher auch eine klare Definition des Begriffes „Kraftfahrzeug" verlangt; da der bisher gebrauchte Ausdruck: „elementare Triebkraft" kein technischer Begriff und deshalb undefinierbar sei. Bei dem Umfange der Haftung sollten die Vermögensverhältnisse des Haftenden berücksichtigt werden. Analog dem § 1579 BGB. sollte der Haftende das Recht haben, zwei Drittel seines Vermögens zurückzubehalten, mindestens jedoch den zum Unterhalt nötigen Betrag. Der Beschädigte sollte kraft Gesetzes verpflichtet sein innerhalb einer festgesetzten kurzen Frist den Eintritt der Beschädigung dem Schädiger bei Verlust seines Anspruchs anzuzeigen. Schliesslich sollte für die im § 6 Abs. 2 des Entwurfs I ausgenommenen Lastfahrzeuge die Geschwindigkeitsgrenze auf 25 km erhöht werden.

Auch wurden von denjenigen, die bereits früher eine ausgedehntere Haftung für Automobilschäden gefordert hatten, mancherlei Bedenken gegen die Brauchbarkeit des Entwurfs I ausgesprochen. Man rügte die Nichtberücksichtigung der so lebhaft verlangten Einrichtung von Zwangsgenossenschaften, den Ausschluss der im Betriebe von Kraftfahrzeugen befindlichen und tätigen Personen von dem Schutze des Gesetzes überhaupt und schliesslich

die Beibehaltung der gewöhnlichen Haftung nach dem Verschuldigungsprinzip für die im § 6 Abs. 2 des Entwurfs privilegierten Fahrzeuge.

Der Entwurf I wurde trotz aller Bedenken von der XVI. Kommission unabgeändert in der ersten Lesung angenommen; trotzdem kam die Kommission aber zu keinem befriedigenden Ergebnisse. Die zweite Lesung wurde nach den Sommerferien angesetzt, fand aber infolge inzwischen eingetretener Meinungsverschiedenheiten unter den einzelnen Kommissionsmitgliedern nicht mehr in der XI. Legislaturperiode statt. Vielmehr wurde der Reichstag inzwischen am 13. Dezember 1906 aufgelöst, und die Kommission war keinen Schritt weitergekommen.

In der darauf folgenden XII. Legislaturperiode stellte dann der Abgeordnete Prinz zu Schönaich-Carolath in der 5. Sitzung vom 27. Februar 1907 folgenden mit 53 Unterschriften versehenen Antrag:

> *„Der Reichstag wolle beschliessen, die Verbündeten Regierungen zu ersuchen, baldtunlichst einen Gesetzesentwurf betreffend die Regelung des Automobil-Wagenverkehrs im Deutschen Reiche unter Berücksichtigung der von der XVI. Kommission des vorigen Reichstages in erster Lesung gefassten Beschlüsse dem Reichstag vorlegen zu wollen“*[1]).

Dieser Antrag wurde in der 36. Sitzung vom 23. April 1907 eingehend begründet und erläutert. Auch der Deutsche Landwirtschaftsrat nahm in seiner Sitzung vom 12. März 1907 einen Antrag des Grafen zu Rantzau an, der lautete:

> *„Der Deutsche Landwirtschaftsrat beschliesst, an den Reichskanzler und den Landesrat die Bitte zu richten, den unter dem 1. März 1906 dem alten*

[1]) Drucks. XII. Legisl. Per. 1 Sess. 1907 Nr. 168.

Reichstag vorgelegten, aber nicht zur Erledigung gekommenen Gesetzesentwurf über die Haftpflicht für die bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schäden schleunigst dem neuen Reichstag zur Beschlussfassung vorzulegen".

Nichtsdestoweniger trat nunmehr ein etwa 1 Jahr dauernder Stillstand in den Beratungen ein. Dieses Ergebnis kam daher, dass der Deutsche Automobil-Club am 3. November 1906 eine Resolution veröffentlichte, in der er aus juristischen, volkswirtschaftlichen und patriotischen Gründen vor der übereilten Annahme eines Automobilgesetzes — in der Resolution „Knebelgesetz" genannt — warnte.

Diese Resolution gestaltete sich sodann zu einer Petition um, die 1906 dem Reichstag vorgelegt wurde; sie enthielt jedoch einen wichtigen Zusatz, in dem zum Ausdruck gebracht wurde, dass eine Verschärfung der bestehenden Haftpflicht an sich wohl zu verteidigen wäre.

Gegen diese Petition wurden von allen Seiten die schärfsten Einwände erhoben. Man wies darauf hin, dass vor allem das Material fehle, das notwendig sei, um gesetzgeberisch zielbewusst vorgehen zu können. Man müsse vor allem abwarten, bis Statistiken aufgestellt seien, die die prozentuale Beteiligung der Automobile an den Verkehrsunfällen feststellten. In diesem Sinne wurde auch schon vorher einer Petition der Automobiltechnischen Gesellschaft an den Reichstag stattgegeben und durch preussische Ministerial-Verfügung vom 23. Februar 1907 die Aufstellung von amtlichen Statistiken über Automobilunfälle angeordnet; auch wurde der Eingabe des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins an den Reichstag, in der die Bitte ausgesprochen wurde, die Beratungen über das Automobilhaftpflichtgesetz solange hinauszuschieben, bis das statistische Ergebnis vorliege, stattgegeben.

Inzwischen ruhten also die Beratungen über das Automobilhaftpflichtgesetz, und man erwartete das Ergebnis der statistischen Nachforschungen. Diese wurden in den Jahren 1906/1907 erhoben und legten ein beredtes Zeugnis von den Unfällen im Verkehr mit Kraftfahrzeugen ab[1]).

Auf diese Weise trat nun ein etwa 1 Jahr dauernder Stillstand in den Beratungen ein, und erst in der 99. Sitzung des Reichstages vom 12. Februar 1908[2]) erfolgte nach einem vorangegangenen Abänderungsantrage des Abgeordneten Groeber[3]) eine Beratung über den vor einem Jahre gestellten Antrag des Prinzen zu Schönaich-Carolath. Der Abänderungsantrag des Abgeordneten Groeber forderte Bestrafung der Führer bei Uebertretung öffentlicher Sicherheitsvorschriften, einen Befähigungsnachweis für die Führer und Zulässigkeit der Führerscheinentziehung. Der Antrag des Abgeordneten Groeber brachte im Grunde genommen nichts Neues. Er wurde mit Stimmenmehrheit angenommen, während der Antrag des Prinzen Schönaich-Carolath einstimmig angenommen wurde, ein Beweis, wie dringend ganz allgemein das Verlangen nach einem Automobilgesetz empfunden wurde.

Diesem dringenden Verlangen entsprach dann auch der Reichskanzler von Bülow und legte am 24. Oktober 1908 im Namen des Kaisers den *„Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen"*[4]) dem Reichstage vor. Dieser Entwurf II, der in den wesentlichen Punkten sich dem Gegenentwurf der Automobil-Clubs anschloss, unterschied sich von dem Entwurf I, der dem Reichstag

[1]) Die genaue statistische Uebersicht enthält Anl. 2.

[2]) StenB. XII. Legisl. Per. 1 Sess. 1908, 3066 ff.

[3]) Druks. Nr. 668 XII. Legisl. Per. 1. Sess. 1908, 4367.

[4]) AKZ. RJA. Nr. 5239; Drucks. Nr. 988 XII. Legisl. Per. 1. Sess. 1907/09.

am 1. März 1906 vorgelegt wurde, in der Regelung der Befreiung von der Haftung, der Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag und durch die Einführung des Befähigungsnachweises.

Die Beratungen gingen nun flott von dannen. Die erste Lesung des Entwurfs II fand in der 154. Sitzung vom 5. November 1908[1]) statt. Durch Beschluss in dieser Sitzung wurde dann der Entwurf II der XXIX. Kommission zur Vorberatung überwiesen[2]). Diese kleidete den Entwurf II in die Fassung, in der er später dann als Gesetz angenommen wurde. Die zweite Lesung erfolgte dann in der 234. Sitzung vom 26. März 1909[3]), die dritte in der 235. Sitzung am 27. März 1909[4]), in welcher das Gesetz in der Plenarsitzung angenommen wurde.

Dies bildete den Grundstein zu unserer heutigen Automobilgesetzgebung. Eine genaue Uebersicht über die bis auf den heutigen Tag erlassenen Verordnungen betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit Gesetzesverbindlichkeit für das Deutsche Reich gibt die Anl. 3.

---

[1]) StenB. XII. Legisl. Per. 1. Sess. 5263 ff.
[2]) Drucks. Nr. 1250.
[3]) StenB. a. a. O. 7751 ff.
[4]) StenB. a. a. O. 7792—7797.

Zweiter Teil.

Das Kraftfahrzeug.

§ 1.

Begriff des Kraftfahrzeugs.

Der Begriff des Kraftfahrzeugs ist im KFG. nur mangelhaft definiert. Als Kraftfahrzeuge gemäss KFG. und der BRV. vom 3. Februar 1910 gelten solche Wagen oder Fahrräder, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Als Krafträder gelten Fahrzeuge, die vom Sattel aus gefahren werden und nicht auf mehr als drei Rädern laufen, wenn ihr Eigengewicht ohne Betriebstoff (bei elektrischem Antrieb ohne Akkumulatoren) 150 kg nicht überschreitet. Kritisieren wir nun diese Begriffsformulierung, so lässt sich sagen: Anstatt den Begriff des Kraftfahrzeugs positiv zu begrenzen, hätte der Gesetzgeber besser getan, denselben negativ festzulegen.

Das Gesetz gibt nur zwei charakteristische Merkmale an, die ein Fahrzeug zu einem Kraftfahrzeug stempeln, nämlich: Fortbewegung durch Maschinenkraft und Ungebundensein an Bahngleise. Gemäss dieser Definition sind also von dem Begriff Kraftfahrzeug zunächst alle Kleinbahnen auszuscheiden, da hier das Fahrzeug an Bahngleise gebunden ist, sowie sämtliche Wasser- und Luftfahrzeuge, wie Dampfer, Motorboote, Flugapparate,

Flugschiffe, Motorschlitten. Die herrschende Ansicht nimmt aber noch an, dass zum Begriffsmerkmal auch das Fahren auf Rädern gehört[1]). Dies ist auch an sich zutreffend. Zweifel entstehen jedoch bei Flugapparaten deshalb, weil sie beim Anlaufen und Landen auf dem Lande auf den Rädern sich fortbewegen. Die herrschende Meinung rechnet nun die Flugapparate nicht zu den Kraftfahrzeugen; sie werden vielmehr als technische Spezialgebilde bezeichnet[2]). Allerdings ändert sich die Sachlage wesentlich, wenn der Flugapparat so gebaut ist, dass eine Benutzung desselben als Fahrzeug auf dem Lande denkbar wäre; dann würde der Begriff des Kraftfahrzeugs sehr wohl anwendbar sein. Soweit aber die Flugapparate beim Starten und Landen auf Rädern sich bewegen, sind sie — solange wir noch kein Reichsgesetz über Luftrecht haben — während dieser Bewegung in Bezug auf die Haftpflicht ebenso wie die Kraftfahrzeuge zu behandeln, ohne jedoch deshalb Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes zu sein[3]).

Auszuscheiden sind aber ferner sämtliche Beförderungsmittel, sei es für Personen, sei es für Lasten, die sich nicht frei von Ort zu Ort bewegen können. Hierunter fallen Fahrstühle, Krane, Baggermaschinen, und dergl. mehr. Anders ist jedoch, wenn das betreffende Beförderungsmittel durch dieselbe Maschinenkraft, durch die die fragliche Arbeit verrichtet wird, auch von Ort zu Ort sich fortbewegen kann, ohne an etwaige Bahngleise gebunden zu sein. Dies ist z. B. bei einem fahrbahren Kran der Fall. Dann ist ein derartiger fahrbahrer Kran ein Kraftfahrzeug im Sinne des KFG. Ebenso wird man Dampfpflüge, Motorpflüge, Dampfsägen, Motorsägen

---

[1]) s. Literatur bei Isaac 30 Abs. c.
[2]) So Isaac 30 Abs. a.; anders jedoch Krause, Recht 10, 442.
[3]) AW. VIII 83 S. 2.

und andere Maschinen, die den obigen Anforderungen genügen, zu den Kraftfahrzeugen zu zählen haben. Demgegenüber nimmt als charakteristisches Merkmal für Kraftfahrzeuge die herrschende Ansicht an, dass diese zur Beförderung von Personen oder Lasten[1]) dienen sollen. Diese Ansicht ist jedoch als verfehlt zu bezeichnen, sonst müsste man, wenn man konsequent sein will, fahrbahre Krane, Dampfpflüge usw., falls sie sich, abgesehen von der Arbeit, die sie verrichten, auch mit derselben Maschinenkraft, ohne an Bahngleise gebunden zu sein, von Ort zu Ort bewegen können, nicht zu den Kraftfahrzeugen zählen. Diese Maschinen wurden aber von den Vertretern dieser Ansicht doch als Kraftfahrzeuge anerkannt. Darin liegt eine Inconzinität, deren wir nicht bedürfen. Das KFG. ist zum Schutze des Publikums gegen die Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge erlassen; nun ist es doch selbstverständlich, dass, wenn der Betriebszweck des Kraftfahrzeuges sich ändert, die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeuges dieselbe bleibt. Weiterhin sind unter diese Gruppe als Kraftfahrzeuge im Sinne des KFG. anzuerkennen: Chassis ohne Karosserie, ferner Strassenlokomotiven und Strassenwalzen, Sprengwagen, Strassenkehrwagen, falls diese Fahrzeuge durch maschinelle Kraft von Ort zu Ort bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Ueber letztere Fahrzeuge herrscht aber in dieser Beziehung Streit, zu Unrecht; falls diese Fahrzeuge den aufgestellten Anforderungen genügen, sind sie unbedenklich Kraftfahrzeuge im Sinne des KFG. Wenn nun die BRV. im § 2 die Strassenlokomotiven etc. von den Bestimmungen über die Kraftfahrzeuge ausnimmt, so ist nicht daraus zu schliessen, dass diese Fahrzeuge keine Kraftfahrzeuge sind. Vielmehr ist der Gesichtspunkt der, dass wegen der relativen Ungefährlichkeit dieser Fahrzeuge der Gesetzgeber sich nicht veran-

[1]) Isaac 31. Abs. d.

lasst sah, dieselben den schärferen Bestimmungen des KFG. zu unterstellen.

Endlich sind von dem Begriff „Kraftfahrzeug" auszunehmen alle Fahrzeuge, die nicht mit Maschinenkraft fortbewegt werden; ein Fahrzeug ist eben erst dann als Kraftfahrzeug anzusehen, wenn es mit Maschinenkraft fortbewegt wird. Wo soll aber die Maschinenkraft ihren Sitz haben? Soll sie in dem Fahrzeug selbst erzeugt werden, oder genügt es, wenn sie von aussen dem Fahrzeug zugeleitet wird. Das Gesetz schweigt über diesen Punkt. Man muss es also in einer den Interessen des Verkehrs entsprechenden Weise auslegen. Da ist nun zu sagen, dass man, ohne mit dem KFG. in Widerspruch treten zu müssen, beide Arten von Kraftzuführung anerkennen kann; elektrische gleislose Oberleitungsbahnen[1]) sind deshalb Kraftfahrzeuge und fallen nicht unter das Kleinbahnengesetz[2]).

Zusammenfassend sind also **drei Begriffe,** die ein Fahrzeug zu einem Kraftfahrzeug im Sinne des KFG. stempeln:

1) Das Fahrzeug muss fortbewegt werden durch eine entweder demselben innewohnende oder von aussen zugeleitete maschinelle Kraft.

2) Das Fahrzeug muss sich unabhängig von Bahngleisen fortbewegen.

---

[1]) System Schiemann, Lloyd, Köhler.

[2]) Jahrb. der Automobil-Industrie 1911, 210. Ein gutes Beispiel hierfür bietet der Omnibus Klixstrasse-Knausplatz in Berlin. Vor Inbetriebnahme sind vom Gemeindevorstand in Steglitz bei der Aufsichtsbehörde Erkundigungen eingezogen worden, ob für die Omnibuswagen die Vorschriften für Kraftwagen (Kennzeichen usw.) gelten. Dies wurde verneint Die näheren Gründe sind unbekannt. Vermutlich werden die Vorschriften deshalb nicht auf den Omnibus übertragen, weil er nur eine bestimmte, feststehende Strecke fährt und die Wagen Nummern, wie Strassenbahnwagen haben, also deren Feststellung jederzeit möglich ist.

3) Das Fahrzeug muss sich auf dem Lande und nicht auf dem Wasser oder in der Luft fortbewegen.

Um den Begriff eines Kraftfahrzeuges in diesem Sinne ganz genau abzugrenzen, müsste man ihn folgendermassen festlegen dürfen:

Kraftfahrzeuge sind Wagen oder Fahrräder, die durch eine entweder denselben innewohnende oder von aussen zugeleitete maschinelle Kraft, ohne an Bahngleise gebunden zu sein, auf dem Lande bewegt werden.

§ 2.

Begriffsmerkmale des Kraftrades und sein Unterschied vom Kraftwagen.

Das KFG. rechnet zu den Kraftfahrzeugen Wagen und Fahrräder. Wegen der Klahrheit der Begriffe war es nicht notwendig, den Wagen und das Fahrrad ihren Begriffen nach im KFG. ausdrücklich zu definieren; statt dessen wäre aber eine Definition des Begriffes „Kraftrad" am Platze gewesen, weil wir die verschiedensten Kombinationsfabrikate haben; für das KFG. ist allerdings die Frage, ob ein Kraftfahrzeug einen Kraftwagen oder ein Kraftrad darstellt, ohne Bedeutung, wohl aber ist das für eine ganze Reihe anderer wichtiger Fragen erheblich, wie für die Beschaffenheit und Ausrüstung im Sinne der BRV.[1]), für den internationalen Verkehr[2]) und für die Berechnung der Stempelabgabe für die Erlaubniskarten[3]). Leider hat das KFG. keine Grundsätze aufgestellt, die die schwierige Frage hätten lösen können. *Eine präzise Abgrenzung zwischen Kraftwagen und Kraftrad für alle vorkommenden Fälle lässt sich überhaupt nicht bestim-*

[1]) BRV. §§ 4 Abs. 1. Nr. 3, 4 u. 5, Abs. 2. u. 3, § 8 Abs. 4, § 11 Abs. 3, § 22, 25.

[2]) Int.Abk. Art. 6 Int.BRV. § 4.

[3]) Tar. 8 RStemG. AusfBRStemG. § 109.

men. Die Schwierigkeit liegt darin, dass die Automobilindustrie die verschiedensten Kombinationsfabrikate auf den Markt gebracht hat, wie Anhänge-(Ekamobil, Torpedo), Bei- Vorstek- und Seitenwagen, Kraftzweiräder, kleine Kraftwagen, die nur auf 3 Rädern laufen (Cyklonette, Phänomobil, Touristwagen).

Nach einem veralteten Erlass des Reichsschatzamtes aus dem Jahre 1907 soll der wesentliche Unterschied zwischen Kraftwagen und Kraftrad darin bestehen, dass bei einem Kraftrad noch eine Einrichtung (Pedale) vorhanden sein muss, vermöge derer der Führer und bei mehreren Sitzen jeder der Sitzenden das Fahrzeug durch eigene Muskelkraft (Treten der Pedale) fortzubewegen in der Lage ist. Aber diese Begriffsabgrenzung ist verfehlt. Die Pedale darf man nicht als Begriffsmerkmal hineinziehen, da es heutzutage vollkommene Krafträder mit Leerlauf, Getriebekasten und ohne Pedale gibt[1]); auch kann das Erfordernis des Balancierens und der Ausnutzung der Schwungkraft der Räder nicht als Begriffsmerkmal angesehen werden[2]).

In den Grundzügen ist der Begriff auch nicht festgelegt worden. Man hatte sich wahrscheinlich seinerzeit wenig mit dieser Frage beschäftigt. Indessen hat der Gesetzgeber versucht, in der BRV. Grundsätze aufzustellen, die in den gegebenen Fällen die Unterscheidung dieser beiden Begriffe erleichtern soll. Nach § 1 BRV. sind nämlich Krafträder solche Fahrzeuge, die vom Sattel aus geführt werden, auf nicht mehr als 3 Rädern laufen, und deren Eigengewicht ohne Betriebsstoff (bei elektrischem Antrieb ohne Akkumulatoren) 150 kg nicht übersteigt. Hiermit wäre der Begriff eines Kraftrades, wenn auch nicht ausreichend so doch hinreichend bestimmt. Man wird aber darüber hinaus bei der Begriffsbestim-

[1]) Indian, Wanderer.

[2]) RGZ. 7. III. 11, Entsch. 67. 18; RG. J W. 1911, 554, 43.

mung des Kraftrades stets auf den Begriff eines Fahrrades zurückzugreifen haben und sagen müssen: *Kraftrad ist ein Fahrrad, das mit maschineller Kraft fortbewegt wird.* Damit wären als Begriffsmerkmale des Kraftrades die Lenkbarkeit vom Sattel aus, die Lage des Sattels, das Laufen auf 2 Rädern (durch BRV. auf 3 erweitert) und das Fehlen des Wagenkastens festgestellt. Diese Begriffsmerkmale genügen um eine genaue Begrenzung für alle praktischen Fälle zu geben.

Schwieriger waren schon die Fälle zu entscheiden, in denen ein Kraftrad mit einem Anhänge-, Bei-, Vorsteck- oder Seitenwagen versehen wird. Der Grund lag darin, dass der § 104 AusfBestRStempG. besagte, dass Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kuppelung verbundenen besonderen Sitze auf eigenem Rade oder Rädern seitlich neben dem Kraftrade (Seitenwagen) bestehen, als Kraftwagen zu behandeln sind. Nach den amtlichen Erläuterungen sollte es Frage der tatsächlichen Feststellung sein, ob in den konkreten Falle der Verbindung ein Kraftfahrzeug als Kraftrad oder Kraftwagen anzusehen ist; damit war aber theoretisch nichts gewonnen.

Das Reichsgericht äusserte sich in einer für die Praxis grunlegenden Entscheidung[1]) dahin, dass, wenn ein Anhängewagen hinter dem Kraftrade oder vor demselben als sogen. Vorsteckwagen angebracht wird, die Art der Verbindung ausschlaggebend sein sollte; war diese fest durch Keile, Muttern, Nieten, Schrauben u. dergl., so sollte man das Fahrzeug zu den Kraftwagen zu zählen haben.

Welche Nachteile diese Entscheidung hatte, zeigte uns die Praxis. Da kam durch die Novelle vom 25. 1. 1912[2]) eine Abänderung des § 104 AusfBest. RStempG.

[1]) RGZ. 7. III. 1911, Entsch. 76, 18.

[2]) Zentralblatt für das deutsche Reich 1912, 35.

und zwar dahinlautend, dass der § 104 AusfBest. RStempG. dem § 1 BRV. gleichlautend formuliert wurde.

Damit gestaltet sich die Begriffsunterscheidung zwischen Kraftrad und Kraftwagen wesentlich einfacher.

Wird ein Motorrad mit einem Anhänge-, Bei-, Seiten- oder Vorsteckwagen irgendwelcher Art verbunden, so ist nicht mehr die Art der Verbindung ausschlaggebend. Vielmehr ist die Kombination der Fahrzeuge in allen den Fällen als Kraftrad anzusehen, in denen das Fahrzeug vom Sattel aus und nicht vom Beiwagen gesteuert wird, nicht mehr als 150 kg Eigengewicht hat und auf nicht mehr als drei Rädern läuft.

Fehlt eins dieser Begriffsmerkmale, so ist das Fahrzeug als ein Kraftwagen anzusehen.

§ 3.

Anhängewagen und Einschleppen von defekten Kraftfahrzeugen.

Wird ein Kraftfahrzeug mit einem Anhängewagen verkuppelt, so verliert das Fahrzeug nach dem bereits Gesagten nicht seinen Charakter als Kraftwagen oder Kraftrad; aber es gelten hierbei besondere schärfere Bestimmungen, weil die Gefährlichkeit eines derartigen Fahrzeuges erhöht wird.

Nach § 25 BRV. ist nämlich zum Mitführen eines Anhängewagens eine Anzeige an die höhere Verwaltungsbehörde[1]) unbedingt notwendig, während eine besondere Erlaubnis hierzu nicht notwendig ist. Ein Unterlassen der Anzeige zieht eine Bestrafung nach sich und kann in zivilrechtlicher Beziehung als grobe Fahrlässigkeit aus-

[1]) Verzeichnis der höheren Verwaltungsbehörden ist in Anl. 4. enthalten.

gelegt werden. Der Anzeige, die vor Inbetriebnahme des Anhängewagens zu erfolgen hat, ist die Zulassungsbescheinigung des Kraftfahrzeugs nebst Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen darüber, dass der Anhängewagen den Voraussetzungen des § 25 BRV. entspreche, beizufügen[1]). Jedoch bedarf es einer besonderen polizeilichen Erlaubnis[2]), falls der Anhängewagen den Anforderungen der BRV. nicht genügt, oder wenn mehrere Anhängewagen mitgeführt werden sollen. Das dem Kraftfahrzeuge zugeteilte Kennzeichen ist auch bei dem Anhängewagen an der vorgeschriebenen Stelle anzubringen. Der Führer des Kraftfahrzeugs haftet für den vorschriftsmässigen Zustand des Anhängewagens[3]). Die herrschende Ansicht[4]) sieht nun den Anhängewagen als Kraftfahrzeug an; dies ist aber nicht zutreffend. Es würden sich hieraus widersprechende Konsequenzen ergeben. Schon steuerrechtlich wird ja der Anhängewagen nicht als Kraftfahrzeug anerkannt. Das ursprüngliche Kraftfahrzeug in Verbindung mit dem Anhängewagen bildet zusammen ein neues Kraftfahrzeug, das eben aus zwei miteinander verkuppelten Fahrzeugen besteht. Deshalb haften, falls Kraftfahrzeug und Anhängewagen getrennte Halter haben, bei einem Betriebsunfall beide Halter solidarisch[5]). Daraus ergibt sich gerade Einheit des neu entstandenen Fahrzeugs.

Demgegenüber verliert ein defekt gewordenes Kraftfahrzeug, das sich nicht mehr mit eigener Maschinen-

---

[1]) Die Voraussetzungen der BRV. enthält Anl. 5.

[2]) Dieser Erlaubnisschein muss ständig bei der Fahrt mitgeführt werden.

[3]) BRV. § 25 Abs. 3.

[4]) Kirchner 20; Weitz, Recht 09, 737; Schmidt-Wagner 22; Krause 23; Isaac 32.

[5]) Dies wird von Isaac auch nicht bestritten.

kraft fortzubewegen vermag, sein Wesen als Kraftfahrzeug, da ihm seine Gefährlichkeit genommen ist; es ist dann nur noch eine tote Last[1]). Dies haben bereits die Grundzüge im § 23 anerkannt. Umso unerklärlicher ist es, dass unsere heutige Judikatur einen anderen Standpunkt vertritt[2]). Die Entscheidungen stützen sich auf § 25 BRV. und betrachten eingeschleppte defekte Kraftfahrzeuge als Anhängewagen. Diese Ansicht ist aber unbegründet und praktisch unmöglich durchführbar. Entweder müsste man dann das defekte Kraftfahrzeug vermittels vorgespannter Pferde oder, falls man dasselbe durch ein anderes Kraftfahrzeug einschleppen wollte, zuerst den nach § 25 vorgeschriebenen Weg der Anzeige gehen. In der Zwischenzeit müsste das defekte Kraftfahrzeug an Ort und Stelle, wo es liegen geblieben ist, verbleiben. Darüber vergehen aber Tage, so dass von einer praktischen und schleunigen Behebung der Verkehrsstörung wol kaum gesprochen werden kann.

Alle Strafmandate, die auf Grund dieser verkehrten Ansicht ergehen, sind zu Unrecht erlassen und bedeuten eine Schikane für den Autler. Es empfiehlt sich, gegen ein derartiges Strafmandat stets eine gerichtliche Entscheidung zu beantragen unter Berufung auf das freisprechende Urteil des Grossherzoglichen Schöffengerichts zu Rostock vom 23. 8. 12[3]). In Erkenntnis der Richtigkeit dieser Entscheidung gestattet den auch der Polizei-Präsident in Berlin das Einschleppen privater Kraftfahrzeuge und Omnibusse durch andere Kraftfahrzeuge, bestimmt jedoch, dass Kraftdroschken auf Wagen fortgeschaft werden müssen[4]).

---

[1]) Urt. des Grossherzogl. Schöffeng. Rostock v. 28 VIII. 12. Auto Recht 1913, 389.

[2]) Auto Recht 1913, 229.

[3]) Aktenzeichen: VIII. E. 379 12. Auto Recht 1913 Nr. 8.

[4]) Auto Recht 1913, 229.

§ 4.

Beschaffenheit und Ausrüstung von Kraftfahrzeugen sowie deren Inbetriebnahme auf öffentlichen Wegen und Plätzen.

Das KFG. und die BRV. knüpfen die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen an gewisse Voraussetzungen. Hieraus ergiebt sich, dass bei Inbetriebnahme auf nicht öffentlichen Wegen und Plätzen diese Bedingungen nicht erfüllt zu werden brauchen. Dies ist auch der Fall bei allen Kraftfahrzeugen jeder Betriebsart, abgesehen von solchen, die mit Dampf betrieben werden. Für letztere ist gemäss GO. § 24 eine Genehmigung der nach den Landesgesetzen zuständigen Behörde und Ueberwachung durch die Dampfkessel-Revisions-Vereine notwendig und ausreichend[1]).

Was hat man nun aber, das ist zunächst zu erörtern, unter öffentlichen Wegen zu verstehen? Wege selbst haben keinen anderen Zweck, als die Fortbewegung von Menschen, Tieren und Fuhrwerken zu ermöglichen. Oeffentlich sind die Wege dann, wenn sie dem öffentlichen Verkehr dienen, derart, dass sie diesem Zweck kraft Privatrechts nicht entzogen werden können. Nach Germershausen[2]) sind öffentliche Wege solche Wege, die nach einer ausdrücklich oder stillschweigend von allen Rechtsbeteiligten, d. h. dem Eigentümer, der Wegepolizeibehörde und dem Wegebaupflichtigen, gegebenen Bestimmung dem allgemeinen Verkehr dienen[3]). Dasselbe gilt auch von Plätzen. Private Wege dagegen sind stets nur für den Gebrauch besonders berechtigter Personen bestimmt. Man kann sagen, dass die öffentlichen

[1]) Bek. v. 5. August 1890 betr. Allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln.

[2]) Wegerecht Bd. I, 4.

[3]) Mayer-Dochow I. Hälfte 237 § 94 Anm. 4.

Wege polizeiliche Anstalten[1]) darstellen. Es hat daher kein Privater das Recht, öffentliche Wege und Plätze ohne weiteres anzulegen; und niemals wird ein Weg schon dadurch ein öffentlicher, dass der Eigentümer ihn als öffentlich erklärt und für den öffentlichen Verkehr freigibt, vielmehr ist stets das Mitwirken der zuständigen Polizeibehörde erforderlich. Diese handelt hierbei jedoch nach freiem Ermessen, und es gibt deshalb gegen diesbezügliche Entscheidungen nur den Weg der Dienstaufsichtsbeschwerde. Oeffentliche Wege und Plätze können aber entstehen, wenn sie vom Staate und den Kommunalverbänden angelegt, für öffentlich erklärt und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, wenn ein Wegebaupflichtiger seiner Verpflichtung durch Anlage eines Weges (Platzes) nachkommt und die Polizeibehörde diesen Weg (Platz) für öffentlich erklärt und dem öffentlichen Verkehr übergibt, oder endlich wenn die Beteiligten einen Weg (Platz), den sie angelegt haben, dem öffentlichen Verkehr widmen und die Polizeibehörde diesen Weg wiederum für öffentlich erklärt und dem öffentlichen Verkehr übergeben hat. Ebenso verhält es sich auch bei Umwandlung eines bereits bestehenden Privatweges in einen öffentlichen; jedoch muss hierbei eine Bestimmung darüber getroffen werden, wer für die Unterhaltung des öffentlichen Weges Sorge zu tragen hat. Wenn nun ein Kraftfahrzeug auf derartigen öffentlichen Wegen und Plätzen in Betrieb genommen werden soll, so hat der Eigentümer des Kraftfahrzeugs der Polizeibehörde seines Wohnortes eine schriftliche Anzeige zu machen und die Zulassung des Kraftfahrzeugs zu beantragen[2]). Dem Antrag ist bei steuerpflichtigen Fahr-

---

[1]) Germershausen I, 4.

[2]) Über die Erfordernisse, die an einem solchen Antrag in formaler Beziehung gestellt werden, siehe Anl. 6.

zeugen die Anmeldung[1]) des Kraftfahrzeuges zum Zwecke der Erteilung einer Erlaubniskarte beizufügen, und diese muss wiederum ausser den in dem Antrag unter Ziffer 1—7 gemachten Angaben die Bezeichnung des Verhältnisses des Anmeldenden zum Fahrzeug enthalten, sowie die Angabe über die Gültigkeitsdauer der zu erteilenden Erlaubniskarte[2]).

Dem Antrag ist ferner bei allen Fahrzeugen beizufügen ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen darüber, dass das Kraftfahrzeug den Bestimmungen der BRV. §§ 3, 4[3]) entspricht[4]). Amtlich anerkannte Sachverständige sind in Preussen im allgemeinen die von den zuständigen Regierungspräsidenten widerruflich ernannten Ingenieure der Dampfkessel-Revisions-Vereine und der Technischen Hochschulen; in den übrigen Bundesstaaten sind entsprechend Sachverständige ernannt.

Anstatt eines Gutachtens eines derartigen Sachverständigen kann die Polizeibehörde selbst eine Prüfung des Kraftfahrzeugs anordnen[5]), deren Kosten der Anmeldende zu tragen hat[6]). Liegt kein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen dem Antrage bei, so ordnet die Polizeibehörde von selbst die Prüfung an. Die Beitreibung der in beiden Fällen entstandenen Kosten erfolgt im Verwaltungszwangsverfahren.

Es sei noch bemerkt, dass das oben erwähnte Gutachten durch eine von einer Fabrik erteilte Bescheinigung[7]) über die Zugehörigkeit eines Kraftfahrzeugs zu einer fabrikmässig hergestellten und behördlich durch

---

[1]) S. Muster 14 AusfBest.RStempG.
[2]) S. Muster 17 AusfBest.RStempG.
[3]) Die Vorschriften der BRV. enthält Anl. 7.
[4]) S. Muster a der Anlage A zu § 5 Abs. 4 BRV.
[5]) BRV. § 5.
[6]) Ges. v. 5. VI. 05.
[7]) S. Muster der Anlage A zu § 5 Abs. 4 BRV.

eine Typenbescheinigung[1]) zugelassenen Gattung von Kraftfahrzeugen ersetzt werden kann[2]).

Sind nun aber die Voraussetzungen für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs gegeben, so muss die Zulassung erfolgen. Die Versagung der Zulassung hat natürlich juristisch die Natur einer polizeilichen Verfügung, gegen welche der Beschwerde- oder Klageweg gegeben ist[3]). Hat nun die höhere Verwaltungsbehörde den Zulassungsantrag nach Prüfung für ordnungsmässig befunden, so wird das Fahrzeug in die Liste der zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassenen Kraftfahrzeuge eingetragen[4]) und die Zulassungsbescheinigung[5]) ausgefertigt. Die Kosten derselben hat natürlich auch hier der Anmeldende zu tragen[6]). Die Akten werden sodann der zuständigen Steuerbehörde (Hebestelle) zur weiteren Erledigung übersandt, die den Antragsteller von der Zulassung seines Fahrzeugs möglichst unter Mitteilung des zugeteilten polizeilichen Kennzeichens[7]) benachrichtigt und sodann die Akten nach Festsetzung der Höhe der Steuer und Ausstellung der Steuerkarte[8]) an die zuständige Ortspolizeibehörde mit dem Ersuchen weiterreicht, die Zulassungsbescheinigung und Steuerkarte dem Antragsteller nach erbrachtem Nachweis über erfolgte Zahlung der Steuer auszuhändigen; die Polizeibehörde ersucht ihrerseits den Antragsteller schliesslich, die Papiere einzulösen und das Fahrzeug behufs Abstempelung des Kennzeichens vorzuführen[9]).

---

[1]) S. Muster c der Anlage A zu § 5 Abs. 4 BRV.
[2]) BRV. § 5.
[3]) Über die Verhältnisse in Preussen vgl. LVG §§ 127 ff.
[4]) S. Muster 1 zu § 6 Abs. 2 BRV.
[5]) S. Muster 2 zu § 6 Abs. 2 BRV.
[6]) S. Anlage 9.
[7]) S. Muster 3, 4 u. 5 zu § 8 Abs. 4 BRV.
[8]) S. Muster 16 der AusfBest.RStempG.
[9]) BRV. § 9.

§ 5.

Polizeiliche Zulassung[1]), deren Wesen und rechtliche Wirkungen.

Die von der Behörde einmal verfügte Zulassung eines Kraftfahrzeugs gilt für das ganze Deutsche Reich[2]) und den internationalen Verkehr unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften. In zeitlicher Beziehung gilt die Zulassung auf unbegrenzte Zeit, sofern das Fahrzeug den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Die Polizeibehörde ist nämlich jederzeit zu einer Kontrolle[3]) über die zugelassenen Fahrzeuge befugt. Sie kann ein bereits zugelassenes Fahrzeug von Zeit zu Zeit nach ihrem Belieben auf Kosten des Beteiligten prüfen, insbesondere nach der Richtung, ob es den Bestimmmungen der BRV. noch entspricht. Ergeben diese Ermittlungen der Behörde, dass das betreffende Kraftfahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen nicht mehr entspricht, so wird dasselbe von dem Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen absolut ausgeschlossen[3]). In einem solchen Falle ist sodann die Zulassungsbescheinigung und das

---

[1]) Infolge des durch den Krieg eingetretenen Mangels an Benzin, Oel und Gummi ist laut einer auf Grund des § 3 des Gesetzes über die Ermächtigung des Bundesrats zu wirtschaftlichen Massnahmen usw. vom 4. August 1914 (RGBl. 327), am 25. II. 1915 ergangenen BRV. die vor dem 15. II. 1915 nach Massgabe der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. II. 1910, u. 21. VI. 1913 (RGBl. 389 326) erfolgte Zulassung eines Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen mit dem 14. März 1915 erloschen. Der Eigentümer des Kraftfahrzeugs hat die unwirksam gewordene Zulassungsbescheinigung an die höhere Verwaltungsbehörde unverzüglich abzuliefern, die gegebenenfalls wenn ein öffentliches Bedürfnis nachgewiesen wird, nach § 2 der BRV v. 25. II. 15. ihre Erneuerung findet. Für die Dauer des Krieges bleibt zunächst die obengenannte Verordnung (abgedruckt in Anlage No. 22.) in Kraft.

[2]) BRV. § 6 Abs. 1.

[3]) BRV. § 26.

Kennzeichen bei Strafe sofort abzuliefern; das Kennzeichen wird von der Behörde vernichtet. Will der Eigentümer des Fahrzeugs dasselbe auf öffentlichen Wegen und Plätzen weiter benutzen, so hat er den von der Behörde beanstandeten Fehler zu beseitigen und eine erneute Zulassung zu beantragen.

Gegen die Ausschliessung eines Kraftfahrzeugs vom Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen gibt es dieselben Rechtsmittel wie gegen die Versagung der Zulassung; auch die Ausschliessung ist eine Polizei-Verfügung mit Rechtskraft für das ganze Reichsgebiet.

Eine Abänderung[1]) und Berichtigung der einmal erteilten Zulassungsbescheinigung ist binnen einer Frist von zwei Wochen unter Vorlegung der alten Bescheinigung bei der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde zu beantragen, wenn in der Person des Eigentümers, seines ursprünglichen Wohnortes innerhalb des Bezirks derselben höheren Verwaltungsbehörde, der Bestimmungsart des Kraftfahrzeugs, der Betriebsart, der Anzahl der Pferdestärken, des Eigengewichts oder der zulässigen Belastung und des Achsendruckes[2]) eine Aenderung eintritt.

Binnen einer gleichen Frist ist dagegen eine erneute Zulassung[3]) bei der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde zu beantragen bei Aenderung der Art der Kraftquelle[4]), beim Einmontieren eines stärkeren Motors[4]), beim Einbauen einer ihrer Bauart oder Uebersetzung veränderten Brems- oder Lenkvorrichtung[4]), bei Verlegung des

[1]) BRV. § 6 Abs. 3.

[2]) Nur bei Fahrzeugen, deren Gewicht einschliesslich Ladung 5 t übersteigt.

[3]) BRV. § 6 Abs. 4.

[4]) Bei diesen Fällen muss ausserdem eine Bescheinigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen darüber beigefügt werden, dass nunmehr auch das umgebaute Fahrzeug den Bestimmungen der BRV. entspricht. Fehlt diese, so muss eine Prüfung des Fahrzeugs stattfinden.

Wohnsitzes in den Bezirk einer anderen höheren Verwaltungsbehörde seitens des Halters und schliesslich bei Veraüsserung eines bereits zugelassenen Kraftfahrzeugs an einen Dritten.

Das Fahren in der Zwischenzeit bis zu der erneuten Zulassung ist natürlich verboten und strafbar.

Ist eine gültige Zulassungsbescheinigung dem Eigentümer abhanden gekommen, so hat derselbe die Ausstellung eines Duplikates unter Tragung der Kosten desselben zu erwirken. Auch das Fahren in der Zwischenzeit bis zur Ausstellung des Duplikates ist unzulässig und zieht Bestrafung nach sich.

Die Zulassungsbescheinigungen sind endlich stempelpflichtig[1]).

§ 6.

Kennzeichen, deren Instandhaltung, Erneuerung, sowie Befreiung von der Verpflichtung zur Führung derselben.

Gleichzeitig mit der Entscheidung über die Zulassung des Kraftfahrzeugs bestimmt die Behörde das polizeiliche Kennzeichen für dasselbe. Es handelt sich hierbei um einen ausserordentlich wichtigen Punkt, der gerade für die Feststellung des Halters des Kraftfahrzeugs von ausschlaggebender Bedeutung ist. Für Beschaffung des Kennzeichens hat der Halter des Kraftfahrzeugs Sorge zu tragen. Um jedoch betrügerischen Manipulationen vorzubeugen, muss das Kennzeichen von der Polizeibehörde abgestempelt werden, und es tritt eine Bestrafung des Halters[2]) ein, wenn er zwar nach erfolgter formaler Zulassung und Zuteilung des polizeilichen Kennzeichens,

[1]) Die Höhe der Stempel- und evtl. Ausfertigungsgebühren richtet sich nach Landesgesetz und ist in den einzelnen Bundesstaaten verschieden.

[2]) evtl. auch des Führers.

jedoch vor der Abstempelung desselben auf öffentlichen Wegen und Plätzen das Fahrzeug in Gebrauch nimmt[1]).

Die Kennzeichen unserer Kraftfahrzeuge bestehen aus einer Zusammensetzung einer römischen Ziffer, die den Bundesstaat, eines Buchstabens, der die betreffende Heimatsprovinz des Fahrzeugs bezeichnet, und einer laufenden Nummer (Evidenznummer). Die Verteilung der Ziffern beruht auf einem Uebereinkommen der Regierungen der einzelnen Bundesstaaten, die Verteilung der Buchstaben dagegen auf Ministerialverfügungen[2]). Die Kennzeichen sind in schwarzer Balkenschrift auf weissem Grunde auf eine rechtwinklige schwarz umrandete Tafel zu malen, die ihrerseits mit dem Fahrzeuge durch Schrauben, Nieten, Nägel pp. fest zu verbinden ist. Statt dessen ist auch ein Aufmalen der Kennzeichen auf die Wandung des Fahrzeugs (Benzintank, Transparent) gestattet[3]). Die Kennzeichen sollen lesbar geschrieben sein, damit jederzeit eine leichte Feststellung ermöglicht wird. Verzierungen der Tafeln sind an und für sich zulässig, dürfen jedoch die Lesbarkeit des Kennzeichens nicht beeinträchtigen, was wohl stets der Fall sein wird. Auch dürfen die Kennzeichen nicht derart eingerichtet sein, dass sie der Führer verdecken oder umklappen kann[4]), um so seiner Feststellung zu entgehen; solche Vorrichtungen sind unzulässig und ziehen Bestrafung nach sich. Ein zufälliges Umklappen des Kennzeichens infolge Loslösung von Schrauben oder Muttern gehört natürlich nicht hierher und hat mit einer derartigen Vorrichtung, die einen strafbaren Zweck verfolgt, nichts

---

[1]) Urt. KG. v. 21. VI. 09. DJZ. XIV, 1390.

[2]) Ueber die Anordnung der Verteilung der Ziffern und Buchstaben vgl. Anl. 10.

[3]) Über die Anbringung und Abmessungen der Kennzeichen siehe Anl. 11.

[4]) BRV. § 10.

gemein. Dass der Führer sich einer Uebertretung schuldig macht, ist etwas ganz Verschiedenes und gehört nicht in den hier erörterten Fall.

Während der Dunkelheit ist aus erklärlichen Gründen beim Kraftwagen das hintere und beim Kraftrad das vordere Kennzeichen zu beleuchten. Da nun über den Begriff „Dunkelheit" im KFG. nichts gesagt ist, so herrscht hierüber lebhafter Streit. Manche behaupten, man müsse hier den Begriff „Dunkelheit" analog den Bestimmungen über den Fuhrverkehr auslegen[1]). Danach wäre hierunter etwa die Zeit zu verstehen, während welcher die Strassenlaternen brennen. Diese Ansicht ist unbegründet. Der Begriff „Dunkelheit" ist selbständig auszulegen und bedeutet lediglich das Fehlen des Tageslichtes[2]). Deshalb sind die Kennzeichen dann zu beleuchten, wenn das Tageslicht nicht mehr ausreicht, um sie in der Fahrt lesen zu können; also gilt diese Bestimmung auch bei starkem Nebel, ja selbst bei Mondschein, da dieser das Tageslicht nicht ersetzt. Die Beleuchtung des Kennzeichens kann entweder vermöge eines Transparents erfolgen[3]) oder vermöge einer Beleuchtung von ausserhalb. Im letzten Falle wird eine elektrische Birne oder eine Karbidlaterne verwandt, die von oben oder von der Seite den Lichtschein wie ein Scheinwerfer auf das Kennzeichen wirft.

Da die Kennzeichen für den gesammten Automobilverkehr ungemein wichtig sind, insbesondere für die Feststellung des Eigentümers, Halters und Führers, so müssen

---

[1]) Isaac, Recht des Automobils, 45.

[2]) RGZ. 30. X. 10, EisenbEntsch. 27, 311; DJZ. 1913; A M. OLG. München 11. II. 08 u. 2. IX. 09, Samml. 8. 191. 9322. DJZ. 27. Spr. 124.— Der § 4 Abs. 1 der Berliner Strassenordnung begrenzt den Begriff „Dunkelheit" als diejenige Zeit, während welcher die Strassenlaternen brennen.

[3]) d. h. die Tafel besteht aus einer Milchglasscheibe, die einen Teil der Laterne bildet.

sie sich, wie bereits oben erwähnt, stets in einem lesbaren Zustande befinden. Ist nun das Schild unleserlich geworden, so muss der Eigentümer des Kraftfahrzeugs ein neues anfertigen und dieses unter Rückgabe des alten abstempeln lassen. Nichtbeachtung dieser Bestimmung zieht Bestrafung nach sich. Ist ein Kennzeichen abhanden gekommen, oder infolge einer Karambolage unleserlich geworden, so muss dasselbe ebenfalls erneuert werden. Die Fahrt von der Unfallstelle oder derjenigen, wo man den Verlust bemerkt hat, bis zu einer nächstliegenden Ortschaft, Garage etc. ist nicht strafbar, sofern diese Fahrt lediglich den Zweck verfolgt, den Schaden unverzüglich zu beseitigen, d. h. ein neues Schild zu beschaffen und dieses der nächsten Polizeibehörde zur Abstempelung vorzulegen; sonst ist ein weiteres Fahren mit dem defekten Kennzeichen verboten. Die Erneuerung des Kennzeichens kann bei einer beliebigen Verwaltungsbehörde innerhalb des Deutschen Reiches geschehen. Das gleiche gilt auch für den polizeilichen Stempel. Da dieser einen Bestandteil des Kennzeichens darstellt und als solcher das Kennzeichen erst zu einer Urkunde im Rechtssinne stempelt, so hat der Eigentümer des Kraftfahrzeugs auch die Pflicht, für den leserlichen Zustand des polizeilichen Stempels Sorge zu tragen. Eine unmittelbare diesbezügliche Bestimmung findet sich allerdings nirgends, weder in der BRV. noch im KFG. Man muss aber diese Verpflichtung aus allgemeinen Grundsätzen ableiten, insbesondere aus dem Wesen und der Rechtsnatur des Kennzeichens und der Ausgestaltung der einschlägigen Strafvorschriften des KFG[1]). Ist der Stempel nun so unleser-

[1]) KFG. § 25.
Siehe Urteil vom LG Hirschberg von 19. V. 14.
OLG Posen vom 24. 4. 13.
Autorecht 1914, 448.

lich geworden, dass er als solcher nicht mehr zu erkennen ist, so ist eine Erneuerung derselben notwendig. Diese kann wie die des Kennzeichens bei einer beliebigen Verwaltungsbehörde innerhalb des deutschen Reichs erfolgen. Die Fahrt bis zum Sitz der Behörde ist straffrei, falls der Führer nachweisen kann, dass er mit dieser Fahrt lediglich den Zweck verfolgt, das Kraftfahrzeug der Behörde vorzuführen, um die Erneuerung des unleserlich gewordenen polizeilichen Stempels zu bewirken; sonst ist auch hier eine Fahrt in der Zwischenzeit strafbar. Andererseits hat aber die Polizeibehörde die Pflicht, den Stempel mit einer dauerhaften Farbe, etwa mit waschechter roter Oelfarbe, die über eine den behördlichen Stempel darstellende Schablone gestrichen wird[1]), oder mit einem Schlagstempel anzubringen[2]). Leider werden allzu oft Klagen laut, dass mitunter Polizeibehörden zur Abstempelung des Kennzeichens derart schlechtes Material wie z. B. Kautschukstempel[3]) verwenden, dass der Stempelabdruck schon nach einer sehr kurzen Zeit nicht mehr zu erkennen ist. Es bedeutet in strafrechtlicher Beziehung kein Verschulden des Führers, wenn er zwar das Kennzeichen ordnungsmässig hat abstempeln lassen, der Stempel jedoch infolge Verwendung schlechten Materials schon nach sehr kurzer Zeit verblasst.

Es bedarf keiner Bemerkung, dass der Eigenbesitzer mit einem Wagen, der Polizeibehörde behufs Abstempelung des Kennzeichens vorgeführt werden soll, von dem Orte, wo das Fahrzeug untergebracht ist, bis zu dem Polizeigebäude fahren darf, ohne das darin eine Verletzung der Vorschriften über das Mitführen eines abgestempel-

---

[1]) wie es das Verkehrskommissariat zu Berlin handhabt.

[2]) Auto Recht 1913, 253.

[3]) Urt. d. SchöffGer. Wiesbaden v. 25. IX. 13, III. E. 553/13 — Autorecht 1913, 460.

ten Kennzeichens anzusehen ist[1]). Jedenfalls mus der Führer des Fahrzeugs bei einer solchen Fahrt die schriftliche Aufforderung der Polizeibehörde mit sich führen, um sich den diensthabenden Beamten jederzeit ausweisen zu können. Dieses Aufforderungsschreiben ersetzt die Zulassungsbescheinigung und den polizeilichen Stempel, jedoch nur im Rahmen dieser Fahrt.

Von der Verpflichtung zur Führung eines Kennzeichens sind zunächst solche Kraftfahrzeuge befreit, die nur in Schleppzügen für den Frachtverkehr Verwendung finden, ferner die Kraftfahrzeuge der Feuerwehr, soweit sie zur Ausübung ihres Berufes dienen, und diejenigen Fahrzeuge, die im öffentlichen Fuhrverkehr Verwendung finden, soweit Sondervorschriften hinsichtlich der Kennzeichen für sie nicht bestehen. Das Gleiche gilt von den Krafträdern im Dienste der Militärverwaltung und denjenigen Kraftfahrzeugen, die zur öffentlichen Strassenreinigung bestimmt sind.

§ 7.

Erlaubniskarten und Versteuerung von Kraftfahrzeugen inländischer Besitzer.

Neben der bereits erwähnten Zulassungsbescheinigung sind sämtliche Fahrzeuge, die Steuerfreiheit geniessen[1]), zur Lösung einer inländischen Erlaubniskarte (Steuerkarte) verpflichtet. Die wesentliche Voraussetzung für die Entstehung der Steuerverbindlichkeit ist nach der Judikatur des Reichsgerichts[2]) die Ingebrauchnahme, die Verwendung des Kraftfahrzeugs für den Zweck der Personenbeförderung, also die Tatsache, dass mittels eines solchen Fahrzeugs Personen von einem Orte zum anderen gebracht werden. Ein Kraftfahrzeug gilt als inländisch, wenn es von einer inländischen Be-

[1]) BRV. § 30.
[2]) S. weiter § 12.
[3]) RGZ. 28. IX. 11. — VII. 168/11 — Entsch. 77, 444.

hörde registriert ist. Hieraus folgt, dass der Besitzer des Fahrzeugs nicht unbedingt deutscher Untertan zu sein braucht; die Versteuerung der Kraftfahrzeuge selbst findet nach Massgabe der Vorschriften der Reichsstempelordnung[1]) und deren Ausführungsbestimmungen[2]) statt.

Verpflichtet zur Lösung der Erlaubniskarte ist in erster Linie der Eigenbesitzer des Fahrzeugs. Ist jedoch dem Eigenbesitzer gegenüber ein Dritter zum Besitz und Gebrauch auf längere Zeit berechtigt, sei es infolge Abmietung, Niessbrauchs oder auf Grund anderer Rechtsverhältnisse, so ist dieser zur Anmeldung und Lösung der Erlaubniskarte verpflichtet ohne Rücksicht darauf, ob der Eigenbesitzer für die Zeit ebenfalls schon eine Erlaubniskarte gelöst hat oder nicht. Die Verpflichtung des Dritten zur Lösung der Erlaubniskarte fällt jedoch fort, wenn das Kraftfahrzeug nur zum vorübergehenden Gebrauch unentgeltlich überlassen worden und die Abgabe von dem Eigenbesitzer bereits entrichtet ist. Die Steuerkarte wird regelmässig auf die Dauer eines Jahres[3]) ausgestellt, doch ist ihre Austellung für einen Zeitraum von kürzerer Dauer zulässig. Besitzt jemand mehrere Kraftfahrzeuge, so muss er selbstverständlich ein jedes derselben einzeln versteuern. Wird der Betrieb eines Kraftfahrzeugs während der Gültigkeitsdauer der für dasselbe gelösten Steuerkarte eingestellt, an dessen Stelle aber ein anderes in Betrieb genommen, so ist eine Umschreibung der alten Steuerkarte mit der Massgabe zulässig, dass eine Befreiung von der Zahlung einer Steuer bis zum Ablauf der alten Steuerkarte insoweit eintritt, als der Steuerbetrag des neueingestellten Fahrzeugs den des alten nicht übersteigt. Eine

[1]) §§ 56–65, 91, 93—107.

[2]) §§ 1, 108—125.

[3]) nicht notwendig Kalenderjahr; die Jahresfrist wird vielmehr vom Tage der Inbetriebnahme an gerechnet.

Erstattung der Steuer tritt jedoch in keinem Falle ein. In gleicher Weise werden Fahrzeuge behandelt, die derart umgebaut werden, dass ihr Steuersatz ein höherer wird.

Im Falle der Veräusserung des Fahrzeugs durch Verkauf, Tausch, Schenkung etc. ist ebenfalls an Stelle der bisherigen Karte für den Rest der Gültigkeitsdauer die Ausstellung einer neuen Steuerkarte auf den Namen des Erwerbers ohne Abgabenentrichtung zulässig, wogegen die alte Steuerkarte eingezogen wird. Zur Stellung des diesbezüglichen Antrages ist der Veräusserer berechtigt oder bei Zuwendung von Todes wegen der Erbe; die Ingebrauchnahme des Kraftfahrzeugs aber seitens des neuen Erwerbers in der Zeit zwischen dem Antrage auf Umschreibung und letzterer selbst auf die Karte des Vorbesitzers ist unzulässig und strafbar.

Die Polizeibehörden haben die bei ihnen zur Anzeige oder sonst zu ihrer Kenntnis gelangten Aenderungen über Person und Wohnort des Besitzers, Betriebsart, Kennzeichen, Umbauen des Fahrzeugs etc. der zuständigen Hebestelle sofort schriftlich mitzuteilen. Diese trägt die Aenderungen in die Bezirksliste ein und benachrichtigt, falls der Eigenbesitzer nach einem anderen inländischen Bezirke verzogen ist, die dortige zuständige Hebestelle, die dann den Eingang der Meldung der alten Hebestelle bescheinigt, worauf diese die Eintragung löscht. Betrifft die Aenderung Umstände, welche die Steuerpflicht berühren und demgemäss eine Neuausstellung der Steuerkarte erfordern, so veranlasst die Hebestelle, falls zur Zeit kein Antrag von dem Steuerpflichtigen vorliegt, das Erforderliche, womit sich evtl. auch die Einleitung eines Strafverfahrens verbinden kann. In Fällen hingegen, die die Steuerpflicht selbst nicht berühren[1]), aber für die Identifizierung des Kraftfahrzeugs

[1]) d. h. bei Einbauen eines stärkeren Motors oder bei Änderung der Kraftquelle, falls hierdurch die Anzahl der Pferdestärken erhöht wird.

von Bedeutung sind, hat die Hebestelle die Vorlegung der Steuerkarte behufs Abänderung derselben von dem Steuerpflichtigen zu verlangen.

§ 8.

Probefahrt.

Die im § 53 RStempG. geschaffene Steuerpflicht ist begründet, sobald ein der Beförderung von Personen dienendes Kraftfahrzeug zum Befahren von öffentlichen Wegen und Plätzen „in Gebrauch genommen wird“[1]). Als eine steuerpflichtige Ingebrauchnahme sollen, wie aus den gesetzgeberischen Verhandlungen[2]) erhellt und im § 106 AusfBest. RStempG. und in der Rechtsprechung bereits mehrfach anerkannt wurde[3]), die sog. Probefahrten nicht gelten. Durch diese Ausnahmebestimmung sollen Industrie und Handel von der Steuer, die als Luxussteuer gedacht ist, insoweit verschont bleiben, als die Benutzung von Fahrzeugen innerhalb der auf Uebermittelung in den Privatbesitz gerichteten Geschäfts- und Handelstätigkeit nicht zu umgehen ist. Deshalb gelten Fahrten, die das Einfahren der Wagen nach erfolgter Zusammensetzung der maschinellen Teile bezwecken, als Probefahrten im Sinne § 53 RStempG. Jedoch geht die dauernde Benutzung der Fahrzeuge von Beamten der Fabrik über den Begriff der Probefahrt hinaus, und dies selbst dann, wenn es sich dabei um den Zweck handelt, Erfahrungen über die Güte des Materials oder über die Möglichkeit neuer Erfindungen zu sammeln. Ferner können Fahrten mit einem bereits gebrauchs- und verkaufsfertigen auf

[1]) RGStr. 43, 214.

[2]) Begründung des Gesetzesentwurfes 34.

[3]) RGStr. 1. VII. 07, I. 465/07, Entsch. 40, 256.
31. I. 10, I. 968/09, „ 43, 214.
1. V. 09, I. 237/09, „ 43, 214.
18. V. 09, I. 189/09, „ 43, 214.

Lager genommenen Fahrzeuge nur dann als Probefahrten im Sinne des Gesetzes angesehen werden, wenn sie dazu dienen sollen, die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs zu prüfen, so dass von vornherein solche Fahrten ausscheiden, bei denen die Geschicklichkeit des Führers oder Fahrers festgestellt oder geübt werden soll. Eine Probefahrt im Sinne des § 53 RStempG. ist nur dann zu erkennen, wenn sie ausschliesslich zur Erprobung des Fahrzeugs ausgeführt oder einer Person über die besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs die Kenntnis beschafft werden soll, deren sie bedarf, um sich über einen Ankauf schlüssig zu machen. Die Fahrt muss aber zum Zwecke eines Rechtsgeschäfts ausgeführt werden, hinsichtlich dessen die Personen der Beteiligten bereits bezeichnet sind und dessen Vornahme oder Zustandekommen davon abhängt, ob derjenige, welcher das Fahrzeug erwerben will, sich je nach dem Ausfallen der Fahrt zum Erwerbe entschliesst oder nicht[1]). Das Vorliegen einer Probefahrt bei Erprobung eines neuen noch nicht in Gebrauch genommenen Kraftfahrzeugs auf seine Leistungsfähigkeit hin kann aber nicht deswegen grundsätzlich verneint werden, weil der Veranstalter der Fahrt auch andere Personen als solche, die an der Erprobung des Kraftfahrzeugs ein geschäftliches Interesse haben, an der Fahrt teilnehmen lässt. Nicht aber ist eine Fahrt als steuerfreie Probefahrt im Sinne des oben erwähnten Gesetzes für solche Kraftfahrzeuge anzuerkennen, die von Fabriken oder Händlern eigens als Probewagen verwendet und nur zu dem Zwecke gehalten werden, um sie als Muster einer bestimmten Art, eines Systems von Kraftfahrzeugen vorzuführen und daran auf Nachfrage von Kauflustigen oder zu Reklamenzwecken die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Arten zu erläutern, ohne dass

[1]) RGStr. 40, 260.

der vielleicht schon längst erprobte Vorführungswagen auch selbst auf der Fahrt noch auf seine Gebrauchfähigkeit und Verwendbarkeit im Fahrdienst erprobt oder zu Verkaufszwecken in der Fahrt vorgeführt wird[1]). Ebenso ist es, wenn ein ausländisches Kraftfahrzeug nach einem inländischen Orte gebracht werden soll, damit an diesem Orte eine Probefahrt für den Kaufliebhaber ausgeführt werde; dann ist nämlich die Fahrt von der Grenze bis zu dem Inlandsort nicht als steuerfreie Probefahrt anzusehen.

Die Frage, ob eine mit einem Kraftfahrzeug unternommene Fahrt eine steuerpflichtige Ingebrauchnahme oder eine steuerfreie Probefahrt darstellt, unterliegt im wesentlichen einer rein tatsächlichen Beurteilung. Massgebend für diese ist allein die Absicht desjenigen, der die Fahrt veranstaltet; auf die Beweggründe und das geschäftliche Interesse der an der Fahrt teilnehmenden Personen kommt es rechtlich nicht an. Mit Rücksicht auf die besondere Behandlung, die die Probefahrten erleiden, dürfen die Steuerbehörden auf Antrag Bescheinigungen dahin ausstellen, dass der Eigenbesitzer erklärt habe, das Kraftfahrzeug solle zu dem bezeichneten steuerfreien Zwecke dauernd oder vorübergehend in Gebrauch genommen werden. Um aber Steuerhinterziehungen entgegenzutreten, hat die Polizeibehörde bei Aushändigung eines Kennzeichens für Probefahrten eine Verhandlung aufzunehmen und dem Antragsteller die Führung einer Liste über seine Fahrten zur Pflicht zu machen, in die auch den Steuerbeamten während der Geschäftsstunden Einsicht zu gewähren ist. Eine Abschrift der Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens wird dem zuständigen Steueramte durch die Polizeibehörde übersandt. Ein Irrtum darüber, was das Gesetz als Probefahrt ansieht, ist als ein nichtbeachtlicher Strafrechts-

[1]) RGStr. 31. I. 10, I. 986/09, Entsch. 43, 214.

irrtum zu betrachten, zieht jedoch die Ordnungsstrafen des § 95 RStempG. nach sich.

Was das Probefahrtkennzeichen anbetrifft, so ist sein Begriff in der BRV. festgelegt. Es besteht aus einem Buchstaben nebst Ziffer und einer laufenden Registernummer, der jedoch eine Null vorgesetzt wird, worin die Besonderheit besteht. Im übrigen fällt das Probefahrtkennzeichen unter alle über das gewönliche Kennzeichen aufgestellten Vorschriften[1]); jedoch gilt die Abweichung, dass das Probefahrtkennzeichen in roter Balkenschrift auf weissem rotgerandeten Grunde herzustellen ist; eine feste Anbringung des Schildes an dem Fahrzeug ist nicht notwendig, vielmehr genügt eine provisorische Befestigung. Die Probefahrtkennzeichen werden von der Polizeibehörde amtlich anerkannten Sachverständigen zur Verwendung bei Prüfungsfahrten mit noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen ausgegeben. Die Fahrzeuge gelten dann, versehen mit dem Probefahrtkennzeichen, im Rahmen der Probefahrt als zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen. Das Schild mit dem Probefahrtkennzeichen selbst erhalten die Sachverständigen auf Kosten der Staatskasse geliefert. Widerruflich kann auch die Behörde auf Antrag das Probefahrtkennzeichen an zuverlässige Automobilfabriken oder Händler ausgeben; Vorbedingung hierfür ist jedoch, dass es sich einerseits um wiederkehrende Probefahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen mit zum Verkauf gestellten noch nicht verkauften oder für eigene Zwecke der Fabrik oder des Händlers bestimmten Kraftfahrzeuge handelt, andererseits die Zulassung des Fahrzeugs bei der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde beantragt und bereits bewirkt, die Zulassungsbescheinigung jedoch

---

[1]) wie die über Abmessungen, Anbringung, Beleuchtung, Erneuerung usw.

noch nicht ausgestellt worden ist. Für diese Fahrzeuge stellt die Behörde vorläufig keine Zulassungsbescheinigung aus; die Ausstellung derselben muss aber nach erfolgtem Verkauf des Kraftfahrzeugs erfolgen, und zwar vor Ablauf von 14 Tagen. Im Gegensatz zu den beamteten Sachverständigen haben die in Frage kommenden Firmen das Schild mit dem Probefahrtkennzeichen auf ihre eigenen Kosten zu beschaffen. Die praktische Bedeutung des Probefahrtkennzeichens besteht darin, dass die Fabriken und Händler mit bereits zugelassenen Fahrzeugen Probefahrten unternehmen können, ohne jedoch selbst eine Erlaubniskarte lösen zu brauchen.

Der Praxis steht als lästiger Umstand im Wege, dass man, um mit einem derartigen Fahrzeug eine Probefahrt unternehmen zu können, erst seine Zulassung erwirken muss. Eine Erleichterung in dieser Vorschrift wäre mit Freuden zu begrüssen. In diesem Sinne hat sich auch der Entwurf einer Eingabe an den Bundesrat, die im Jahre 1905 das Schutzkartell Deutscher Pneufahrer an seine Mitglieder und Verbände versandt hat, ausgesprochen. Der Vorschlag bestand in folgenden Sätzen:

1) Hersteller und Händler von Kraftfahrzeugen erhalten auf ihren Antrag eine auf ihre Person lautende Marke (Kennzeichen oder dergl.), die sie für jedes noch nicht polizeilich zugelassene, zu einer Probefahrt bestimmte Kraftfahrzeug benutzen können.
2) Die Marke ist unübertragbar und darf nur zu Probefahrten verwendet werden, an denen der Markenbesitzer selbst oder ein beordneter Vertreter desselben teilnimmt. Der Markenbesitzer oder sein Vertreter muss die Berechtigung zur Führung der Marke (Probefahrtkennzeichens) auf Verlangen eines Aufsichtsbeamten jederzeit nachweisen können.

3) Der Markenbesitzer ist dafür verantwortlich, dass die Marke von keinem Unbefugten in Benutzung genommen wird.

Dieser Vorschlag ist durchaus empfehlenswert; vielleicht aber auch in einer anderen ähnlichen Weise könnte wirksame Abhilfe geleistet werden. Bisher haben aber die Vorschläge noch zu keinem greifbaren Resultat geführt.

§ 9.

Internationale Einrichtungen zur Erleichterung des internationalen Verkehrs.

Zur Erleichterung des Verkehrs über die Reichsgrenzen hinaus, insbesondere zur zollfreien Ueberschreitung der Grenzen der einzelnen Reichsgebiete haben wir zwei Einrichtungen: den internationalen Fahrausweis und den Grenzpassierschein. Was zunächst den internationalen Fahrausweis betrifft, so beruht dieser auf einem am 11. Oktober 1909 in Paris abgeschlossenen Abkommen einer Reihe von Staaten, die die einheitliche Regelung dieser Institution übernommen haben[1]). Der zollfreie Verkehr erstreckt sich natürlich nur auf die dem Abkommen beigetretenen Länder. Wie bei den meisten internationalen Vereinbarungen, ist jede Regierung berechtigt, ihren Beitritt mit bestimmter Frist[2]) zu kündigen; auch können noch weitere Staaten diesem Abkommen jederzeit beitreten. Ein Kraftfahrzeug, das zum internationalen Verkehr benutzt werden soll, muss von dem betreffenden Vertragstaate durch Erteilung des in-

[1]) Diese sind incl. derjenigen Mächte, die später dem Abkommen beigetreten sind: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Grossbritanien, Italien, Luxemburg, Monaco, Montenegro, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien, Ungarn und Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

[2]) Diese beträgt 1 Jahr.

ternationalen Fahrausweises zugelassen werden. Der internationale Fahrausweis ersetzt die Zulassungsbescheinigung und den Führerschein[1]). Er wird ausgestellt für die Dauer eines Jahres vom Tage der Ausstellung an gerechnet; die Kosten der Ausstellung hat der Antragsteller zu tragen. Voraussetzungen zur Erteilung des internationalen Fahrausweises sind: der Besitzer des Kraftfahrzeugs muss Angehöriger eines der Vertragsstaaten sein, ebenso der Führer, der ausserdem noch im Besitz eines gültigen Fahrscheins sein muss; das Kraftfahrzeug, welches zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll, muss bereits in einem Vertragsstaate zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen sein; auserdem wird Wert darauf gelegt, dass das betreffende Kraftfahrzeug auch nach allen Richtungen den Anforderungen der Verkehrssicherkeit entspricht, damit eine Gefährdung des Publikums nicht eintritt. Die Bedingungen, die in dem Internat. Abk. gestellt werden[2]), sind im wesentlichen die gleichen wie im KFG. Jedes Kraftfahrzeug, das auf diese Art um internationalen Verkehr zugelassen wird, trägt dann noch ausser dem heimatlichen Kennzeichen das Nationalitätszeichen[3]), das die Zugehörigkeit zu dem betreffenden Vertragsstaate angibt. Dieses Unterscheidungszeichen besteht aus einem länglichrunden Schilde, das auf weissem Grunde die Unterscheidungsbuchstaben in schwarzer lateinischer Druckschrift trägt[4]).

Unter Umständen kann die Anerkennung des internationalen Fahrausweises von den einzelnen Staaten versagt werden, wenn entweder den Anforderungen, auf

---

[1]) Muster des internationalen Fahrausweises enthält RGBl. 1910, No. 21. § 614—633.

[2]) Vergl. Anlage No. 13.

[3]) Die Verteilung derselben enthält Anl. 12.

[4]) Die Abmessungen enthält Anl. 12.

Grund derer sie nach den Grundsätzen der Art. 1 und 2 des Internat. Abk. erteilt ist, augenscheinlich nicht mehr genügt wird oder wenn der Besitzer oder Führer eines Kraftfahrzeugs nicht Angehöriger eines der Vertragsstaaten ist. Es genügt natürlich, dass zunächst diese Personen bei der Ausstellung des internationalen Fahrausweises im Besitze der betreffenden Staatsangehörigkeit gewesen sein müssen. Ist späterhin der Verlust dieser Staatsangehörigkeit eingetreten, so steht der Anerkennung oder Aberkennung nichts im Wege.

Als zweite Einrichtung zur Erleichterung des internationalen Verkehrs erwähnten wir bereits den Grenzpassierschein oder auch „Triptyk" genannt. Der Triptykverkehr ist im scharfen Gegensatz zu dem auf völkerrechtlicher Grundlage beruhenden Fahrausweis eine staatlich genehmigte Vereinbarung der führenden Automobilklubs der beteiligten Länder[1]). Die Ausstellung der Triptyks erfolgt durch die betreffenden Klubs nur für ihre Mitglieder, in den meisten Staaten kostenlos, in einigen gegen Erstattung der Selbstkosten. Die Gültigkeitsdauer eines Triptyks beträgt ebenfalls ein Jahr vom Datum der Ausstellung an gerechnet. Das Triptyk besteht, wie schon aus der Bezeichnung erhellt, aus drei Teilen: einem Stammblatt, je einem Eintritts- und Austrittsblatt[2]). Beim Eintritt in das Land, auf das das Triptyk lautet, wird von der Grenzzollbehörde das Eintrittsblatt zurückbehalten und die Einfuhr auf dem Stammblatt vermerkt. Beim Austritt aus dem betreffenden Lande

---

[1]) Dem Gebrauch der Triptyks haben folgende Länder beigestimmt: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Spanien und Ungarn.

[2]) Muster des neuen Triptyks, das am 1. Juli 1913 ausgegeben worden ist, enthält „Der Motor" 1913, No. 5. S. 101—104.

wird von der Grenzzollbehörde das Austrittsblatt zurückbehalten und die Ausfuhr auf dem Stammblatte vermerkt. Erfolgt der Rücktransport des Automobils in den Heimatstaat nicht mit eigener Triebkraft, sondern durch die Eisenbahn, so muss das Triptyk dem Frachtbriefe als Anlage beigefügt werden, im Frachtbriefe selbst ist auf das Triptyk zu verweisen und die Ausfuhrbescheinigung im Stammblatte zu beantragen. Die Triptyks werden von Fall zu Fall für einen bestimmten Staat ausgestellt und sind eigentlich nur für einen einmaligen Grenzübertritt bestimmt; jedoch steht nichts entgegen, dass innerhalb der Geltungsdauer des Triptyk beliebig viele Reisen nach dem Lande, für das Triptyk gilt, unternommen werden. In diesem Falle wird das Austrittsblatt erst beim definitiven Verlassen des fremden Landes abgetrennt und der Vermerk im Stammblatte eingetragen, während die jedesmalige Aus- und Einfuhr auf der Rückseite des Austrittsblattes vermerkt wird. Nach beendeter Reise bezw. nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Triptyks ist dasselbe, auch wenn es unbenutzt geblieben ist, an den Klub, der es ausgestellt hatte, zurückzusenden. Dies geschieht zu dem Zweck, um den Klub bezw. den Besitzer des Fahrzeugs zu entlasten. Die Bescheinigung auf dem Stammblatte über die definitive Ausfuhr des Kraftfahrzeugs ist nämlich von ungeheurer Wichtigkeit. Fehlt diese, so muss der Eigentümer des Fahrzeugs den Zoll der Einfuhr an die ausländische Behörde zahlen; für die richtige Zahlung haften aber die betreffenden Klubs, die die Triptyks ausstellen, und sie tragen somit auch die Verantwortung. Was nun die Rechtsnatur des Triptyks betrifft, so wird man sie ansprechen müssen als ein Legitimationspapier im echten Sinne. Eigentliche Rechtspapierfunktion wohnt ihm natürlich nicht inne, da er keinen anderen Zweck verfolgt, als zum Ausweise des Inhabers zu dient.

Es sei schliesslich noch bemerkt, dass der internationale Verkehr mit Kraftfahrzeugen in doppelter Hinsicht geschützt und gefördert wird. In erster Linie geschieht es durch den Buchhandel durch Herausgabe von zuverlässigen Automobilführern[1]) und Automobilkarten[2]); in zweiter Linie sind es die internationalen Warnungstafeln[3]). Um eine Einheit zum Zwecke einer leichten Orientierung herbeizuführen, hat das Kartell Deutscher Automobilklubs internationale Warnungstafeln entworfen, die von den Vertragsstaaten im Int. Abk. angenommen worden sind. Die Tafeln werden in einer Entfernung von 250 m vor und hinter den gefährlichen Stellen angebracht.

§ 10.

Die Abwicklung des internationalen Verkehrs.

A) *Der Verkehr vom Ausland nach dem Deutschen Reiche.*

Für die aus dem Ausland mit eigener Triebkraft oder per Bahn eingehenden im Deutschen Reiche nicht registrierten[4]) jedoch im Ausland bereits zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassenen ohne internationalen Fahrausweis befindlichen Kraftfahrzeuge ist die Ausstellung einer besonderen Erlaubnisskarte für ausländische Fahrzeuge erforderlich, falls innerhalb des Deutschen Reiches eine steuerpflichtige Inbetriebnahme erfolgen soll. Die Erlaubniskarte ist zu lösen von dem

---

[1]) Continental Handbuch, Michelin Führer, Ravensteins Führer.

[2]) Continental Landstrassen Atlas, Landkarten der Karten-Verlagsfirmen: Robert Mittelbach, Kötzschenbroda.
Ludwig Ravenstein, Frankfurt a. M.
Theodor Thomas, Leipzig.

[3]) Muster der Tafeln s. Anl. d. zum Int. Abk.

[4]) d. h. solche, denen von einer deutschen Behörde eine Erkennungsnummer nicht zugeteilt worden ist.

Eigentümer oder Besitzer des Kraftfahrzeugs, falls dieser sich im Deutschen Reiche dauernd oder vorübergehend aufhält. Ist ein solcher nicht vorhanden, so ist derjenige zur Lösung der Erlaubniskarte verpflichtet, der im Deutschen Reiche das Kraftfahrzeug in Betrieb nimmt.

Die Ausstellung der Erlaubniskarte ist alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Grenzzollstelle oder höheren Verwaltungsbehörde zu beantragen[1]); bei Fahrzeugen, die mittels eigener Triebkraft eingehen, richtet sich die Zuständigkeit der Behörde nach der Lage des konkreten Einzelfalles. Bei Fahrzeugen, die mit der Bahn eingehen, ist die Behörde des Ankunftsortes massgebend.

Die Prüfung der Anmeldung erstreckt sich nur auf Richtigkeit der gemachten Angaben und darauf, ob das fragliche Kraftfahrzeug im Auslande zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen ist. Es gelten hier dieselben Vorschriften, die für Erlangung einer Zulassungsbescheinigung von Bedeutung sind, jedoch nur mit der Einschränkung, dass eine Prüfung des Wagens selbst nicht stattfindet; vielmehr begnügen sich die Behörden mit der Prüfung der diesbezüglichen Papiere. Zugleich mit Einreichung des Antrages ist der fällige Steuerbetrag[2]) zu zahlen, worauf die Steuerbehörde die Steuerkarte erteilt. Das Fahrzeug erhält eine neue Erkennungsnummer[3]), deren Beschaffenheit und Zusammensetzung sich nach dem Sitz der sie erteilenden Behörde richtet. Das neue Kennzeichen ist an dem Fahrzeug anzubringen und die heimatlichen Kennzeichen des Fahrzeuges entweder zu beseitigen oder ganz zu verdecken, damit keine Irrtümer entstehen.

---

[1]) Die Bedingungen, die in formaler Beziehung an einen solchen Antrag gestellt werden, enthält Anl. 14.

[2]) Tarif enthält Anl. 15.

[3]) Siehe Muster 5 zu § 10 Abs. 1. b. Int.BRV.

Die Erlaubniskarte[1]) für ausländische Besitzer wird nur auf die Dauer von 5, 15, 30, 60 oder 90 Tagen ausgestellt; ihre Gültigkeitsdauer beträgt auch hier 1 Jahr vom Datum der Ausstellung an gerechnet. Die Aufenthaltstage brauchen nicht aufeinander, müssen jedoch innerhalb der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte fallen. Deshalb müssen die Aufenthaltstage auf der Erlaubniskarte selbst gebucht und zur Bescheinigung des Ein- und Ausganges dem Grenzzollamte vorgelegt werden. Die Eingangsbescheinigung hat gleichzeitig das zugeteilte Kennzeichen, die Ausgangsbescheinigung die Zahl der im Inlande zugebrachten Tage zu enthalten. Jeder auch nur teilweise im Deutschen Reiche zugebrachte Tag wird als voll in Ansatz gebracht. Der Grenzübertritt kann bei jedem beliebigen Zollamte erfolgen.

Dass beim Eintritt in das Gebiet des Deutschen Reiches, nicht aber auch beim Austritt aus demselben die Papiere vorgelegt werden müssen, folgt schon aus dem Zollzwange. Aber die Erlaubniskarte mus auch beim Verlassen des Reichsgebietes dem Grenzzollamte vorgelegt werden. Ein Unterlassen dieser Vorschrift zieht zwar keine Strafe nach sich, kann aber für den Steuerpflichtigen unangenehme Folgen haben. Denn wenn die Erlaubniskarte nicht vorgezeigt wird, so wird demgemäss auch der Grenzübertritt nicht gebucht, und es ist in diesem Falle der ganze seit dem Tage des zuletzt bescheinigten Einganges bis zur freiwilligen Meldung dieser Unterlassung oder bis zur anderweitigen Entdeckung verflossene Zeitraum als im Deutschen Reiche verbracht anzunehmen und der entsprechende Steuerbetrag nachzuzahlen, sofern nicht der Steuerpflichtige durch eine Eigangsbescheinigung des gegenüberliegenden fremdlän-

[1]) Siehe Muster 17 der Ausf.Best.RstempG.

dischen Zollamtes oder auf andere glaubhafte Weise den Nachweis erbringt, dass der Wiederausgang zu einem früheren Zeitpunkte erfolgt sei. Die wiederholte Ausstellung einer Erlaubniskarte mit Gültigkeit für 5, 15, 50, 60 oder 90 Aufenthaltstage innerhalb desselben Jahreszeitraums ist unzulässig, doch kann eine Umwandlung einer Erlaubniskarte von kürzerer Dauer in eine solche von längerer Dauer erfolgen. In diesem Falle ist einerseits der bereits gezahlte Betrag auf die neue Karte zu verrechnen, anderseits die Anzahl der bereits verflossenen Aufenthaltstage in Abzug zu bringen[1]). Statt der Erlaubniskarte für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer steht es dem Steuerpflichtigen nun aber weiterhin frei, eine Inlandskarte von beliebiger Dauer zu lösen. Bei längerem Aufenthalte als 90 Tagen innerhalb eines Jahres ist der Steuerpflichtige unbedingt zur Lösung einer solchen Inlandskarte verpflichtet; die Dauer derselben hat der Antragsteller zu bestimmen. Nicht nötig ist die Ausstellung einer Jahreskarte. Häufig stellen aber die Steuerbehörden, obwohl in einem solchen Falle eine Inlandskarte von kürzerer Dauer beantragt wird, doch eine Jahreskarte aus. Es empfiehlt sich in solchen Fällen, den Weg der Dienstaufsichtsbeschwerde mit aller Energie zu beschreiten, damit die Rechtswidrigkeit des Vorgehens festgestellt wird.

---

[1]) Beispiel: Jemand hat zunächst am 21. Januar 1913 eine Erlaubniskarte mit einer Gültigkeitsdauer von 15 Tagen gelöst. Er hat 7 Tage im Inland zugebracht. Nunmehr will er am 10. März 1913 diese Erlaubniskarte in eine von 90-tägiger Dauer umtauschen. Er erhält demnach eine Erlaubniskarte von 90-tägiger Gültigkeit, bei der fingiert wird, als wäre sie bereits am 21. Januar 1913 gelöst. Da der Benutzer auf diese Karte bereits 7 Tage im Inland zugebracht hat, so hat die neu ausgestellte Karte nur noch eine Gültigkeitsdauer von 83 Tagen und verfällt also am 21. Januar 1914.

Auch in diesem Falle ist die Umschreibung einer Erlaubniskarte von 5, 15, 30, 60 oder 90-tägiger Gültigkeitsdauer in eine Inlandskarte möglich. Der auf die frühere Erlaubniskarte für ausländische Besitzer gezahlte Betrag wird auf die Inlandskarte wie auch die bereits zugebrachten Aufenthaltstage verrechnet; die Gültigkeitsdauer der neu ausgestellten Karte läuft dann vom ersten Tage an, der auf Grund der ausländischen Karte in Deutschland zugebracht worden ist[1]).

Schliesslich ist beim endgültigen Verlassen des Deutschen Reiches das ausgegebene Kennzeichen der Behörde abzuliefern.

Was nun aber die Fahrzeuge anbetrifft, die per Bahn aus dem Auslande kommen und dort noch nicht zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen worden sind, so müssen dieselben verzollt werden[2]). Dieser Zoll ist der sog. Einfuhrzoll.

Ausserdeutsche Kraftfahrzeuge mit einem internationalen Fahrausweis müssen beim Eintritt in das

---

[1]) Beispiel: Jemand lässt sich am 7. Januar 1913 eine Karte für ausländische Besitzer mit einer Gültigkeitsdauer von 90 Tagen für einen Kraftwagen von 16 PS ausstellen. Am 15. Januar 1913 betritt er zum ersten Male das Gebiet des Deutschen Reiches; am 24. März beantragt er, nachdem bereits 21 Aufenhaltstage verflossen sind, die Ausstellung einer Inlandskarte von 4-monatiger Dauer. Es beträgt sodann die Steuer für den Wagen:

Grundtaxe		100,— M.
Ausserdem für jede PS 5 M.	=	80,— „
zusammen .		180,— M.
Da die Karte nur für 4 Monate ausgestellt wird, so werden 50% abgerechnet .	=	90,— „
bleibt .		90,— M.
Ebenfalls wird abgerechnet der bereits bezahlte Betrag für 90 Tage . . .	=	50,— „
Der Eigentümer hat also nachzuzahlen .		40,— M.

Die Karte verfällt am 15. Mai 1913.

[2]) Tarif enthält Anlage 17.

Deutsche Reich unverzüglich dem nächsten Grenzzollamte zwecks Prüfung der Papiere vorgeführt werden.

B) *Der Automobilverkehr nach dem Auslande.*

Erfolgt die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen ohne jeglichen Ausweis aus dem Deutschen Reiche, so ist lediglich der Eingangszoll an die ausländische Behörde zu entrichten[1]). Soll dagegen ein Fahrzeug zollfrei eingeführt werden, so hat zur Erlangung eines internationalen Fahrausweises der Besitzer des Kraftfahrzeugs einen diesbezüglichen Antrag an die für den Wohn- oder Aufenthaltsort zuständige höhere Verwaltungsbehörde zu stellen[2]). Dem Antrag sind im Original beizufügen die Zulassungsbescheinigung des Fahrzeuges, der Führerschein für jede Person, die das Kraftfahrzeug im internationalen Verkehr führen will, und ihre Photographie unaufgezogen — Brustbild ohne Kopfbedeckung im Format 4,5 cm im Quadrat. Die Zulassungsbescheinigung und die Führerscheine werden sodann dem Antragsteller sofort zurückgegeben, um die Benutzung der Urkunden nicht zu hemmen. Der internationale Fahrausweis ist mit 3 M. stempelpflichtig. Das Nationalitätszeichen für Deutschland ist D[3]), und der Anmeldende hat dieses zu beschaffen[1]). Das Schild wird auf der Rückseite des Kraftfahrzeugs an einer sichtbaren Stelle, in der Regel neben dem polizeilichen Kennzeichen, angebracht; auch ein Aufmalen auf die Wandung ist zulässig. Eine poli-

---

[1]) Eine Übersicht über die Einfuhrzölle für Kraftfahrzeuge und deren Ersatzteile der wichtigsten Staaten der Welt gibt Anl. 17.

[2]) Die Bedingungen, die in formaler Beziehung an einen solchen Antrag gestellt werden, enthält Anl. 18.

[3]) Die Abmessungen desselben sind in An. 12 enthalten. Vorlage bildet Muster 3 zu § 4 Abs. 2 Int.BRV.

zeiliche Abstempelung des Nationalitätszeichens findet seitens der Behörde nicht statt.

Die Erlangung eines Grenzpassierscheins ist infolge der Rechtsnatur desselben im Deutschen Reiche an die Voraussetzung geknüpft, dass der Eigentümer des Kraftfahrzeugs dem Kaiserlichen Automobilklub, einem seiner Kartellklubs, dem Deutschen Touringclub oder dem Allgemeinen Deutschen Automobilklub angehört. Die Mitglieder des Kaiserlichen Automobilklubs erhalten den Grenzpassierschein direkt von der Geschäftsstelle des Kaiserlichen Automobilklubs[2]), die Mitglieder seiner Kartellklubs durch Vermittlung derselben. Mitglieder des Deutschen Touringclubs e.V., Sitz München[3]), erhalten die Grenzpassierscheine durch das Sekretariat desselben; die Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs, Sitz München, durch das Sekretariat des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs[1]). Zwar ermöglicht der Grenzpassierschein ein zollfreies Ueberschreiten der

---

[1]) Stets vorrätig ist das den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Nationalitätszeichen u. a. bei folgenden Firmen:
Adolf Bachhofer, München, Reichenbachstr. 12;
M. Fuchs, Hamburg, Grosse Bleichen 38;
Willi Hausherr, Berlin W. 57;
Otto Leroi, Berlin, Jägerstr. 63;
Otto Leroi, Neu-Ilsenburg b. Frankfurt a. M;
Ed. Meyer, Nürnberg, Holzgartenstr. 25;
W. Meyer, Stuttgart, Rote Bühlstr. 119/121;
Schönbach & Kilian, Cöln a. Rh., Lüttichstr. 68;
Artur Solmitz, Cöln a. Rh.;
Sorge & Sabeck, Berlin W. 66, Mauerstr. 86/88
Fr. Willem, Stuttgart, Augustenstr. 51;
Vorstehende Firmen versenden postwendend die Schilder, deren Preis 1,50 bis 2,50 M. je nach der Ausführung, beträgt. Auch sind die Schilder in den meisten Handlungen für Autozubehör erhältlich.

[2]) Berlin W. 9, Leipzigerstr. 16.

[3]) München, Pranauerstr. 24.

Grenzen, aber es fordert doch eine Reihe von Staaten beim Betreten ihres Landesgebietes Hinterlegung des Zollbetrages[2]). Deutsche Grenzpassierscheinhefte müssen, um im Auslande Gültigkeit zu haben, von einer Behörde abgestempelt sein. Antragsformulare sind bei den betreffenden Klubs erhältlich.

§ 11.

Berechnungsmethode der Stempelabgabe für Erlaubniskarten.

Sämtliche Kraftfahrzeuge müssen versteuert werden mit Ausnahme derjenigen, die Steuerfreiheit geniessen[3]). Die Versteuerung der Fahrzeuge geschieht nach den Vorschriften des Reichsstempelgesetzes[4]) unter Zugrundelegung der durch die Steuerformel ermittelten Steuerpferdekräfte.

Bremst man ein Motor mit einer Bremsdynamo ab, so ist diejenige Kraft, die zum Abbremsen des Motors nötig ist, in PS. ausgedrückt, die effektive Leistung oder Maximalleistung des Motors. Müsste nun der Autler diese Anzahl von Pferdestärken versteuern, so würde ihm einerseits ein Unrecht geschehen, da die Nutzleistung des Motors in Wirklichkeit eine viel geringere ist, anderseits wäre diese Art der Berechnung stets von praktischen Versuchen abhängig. Durch die Kraftübertragung

---

[1]) München, Neuturmstr. 5.

[2]) Eine Hinterlegung des Zollbetrages ist erforderlich beim Betreten der Grenzen von Belgien, Frankreich, Griechenland, Holland, Italien, Portugal, Rumänien, Russland und Spanien. Die Hinterlegung erfolgt in der Regel durch den betreffenden Klub, dem seinerseits das betreffende Mitglied verpflichtet bleibt.

[3]) Siehe weiter § 12.

[4]) RStempG. §§ 56 - 65, 91, 93 – 106. Ausf.Best §§ 1—125.

entsteht nämlich in den Lagern und dem Getriebe des Fahrzeugs eine Reibung, die nicht zu übersehen ist. Um die Nutzleistung des Motors zu ermitteln, muss man daher von den Bremspferdestärken alle durch Reibung und dergl. entstehenden Kraftverluste in Abzug bringen. Die so ermittelte Nutzleistung ist etwa ⅓ bis ½ so gross wie die Leistung unter der Bremse. Um nun die mittleren Reibungsverluste rechnerisch festzustellen und auf eine einfache rechnerische Art ohne den Zwang zur Vornahme praktischer Versuche bei einem jeden Kraftfahrzeug die Nutzleistung festzustellen, gibt es verschiedene Wege. Man hat versucht, eine Formel für eine Viertakt-Verbrennungsmaschine normaler Bauart von 4 Zylindern aufzustellen, um damit aus gegebenen leicht ausmessbaren Grössen des Motors die Nutzleistung zu bestimmen[1]). Man ist auch auf diesem Wege annährend zum Ziele gelangt, und es wurde vom Gesetzgeber folgende dem richtigen Werte am nächsten stehende Formel (Steuerformel) für 4-zylindrige Viertakt-Verbrennugsmaschinen normaler Bauart festgelegt: $N = 0{,}3\ i.\ d^2.\ s$, worin

i die Anzahl der Zylinder,
d den Kolbendurchmesser in cm,
s den Kolbenhub in m

---

[1]) U. a. wurden folgende Formeln aufgestellt:

Witz	$N = 2{,}8\ d.s.n.n_1$
Ringelmann	$N = 3{,}37 d.s.n.n_1$
Hos	$N = 3{,}49 d.s.n.n_1$
KAC	$N = 3{,}2\ d.n.s.n_1$

Hier ist:

N = Nutzleistung,
d = Kolbendurchmesser in m,
s = Kolbenhub in m,
n = Tourenzahl pro Minute,
n_1 = Anzahl der Zylinder.

bedeutet. Für 1-zylindrige Viertakt-Verbrennungsmaschinen kann man die Nutzleistung nach einer Formel, die vom Allgemeinen Deutschen Automobilklub aufgestellt ist, berechnen. Die Formel lautet: $N = \frac{6\ d^2\ h}{10}$,

worin

d die Bohrung in cm und h den Hub in m bedeutet. Das hiernach erlangte Resultat ist das gleiche wie das nach der Steuerformel errechnete. Einen Anspruch auf absolute Richtigkeit haben diese Formeln natürlich nicht; sie geben die Nutzleistung nur annähernd an. Ein Beweis des Gegenteils ist durchaus möglich und zulässig[1]).

Für Elektromobile wird, da eine Formel sich nicht aufstellen lässt, die Nutzleistung neuer Fahrzeuge durch eine 2-stündige Dauerbelastung im Versuchsraum ermittelt, wobei die nach den Normalien für die Verwertung und Prüfung von elektrischen Maschinen und Transformatoren des Verbandes Deutscher Elektrotechniker ermittelte Temperaturzunahme der Wickelung die im § 19 daselbst angegebenen Grenzen weder überschreiten noch um mehr als ein Drittel unterschreiten darf. Von der hiernach ermittelten, dem Motor in Watt zugeführten Leistung sind bei Radnabenmotoren 10 Prozent in Abzug zu bringen, so dass sich die anzugebende Nutzleistung des Wagens berechnet:

$N \text{ in PS} = n \cdot n_1 \frac{\text{Leistung in Watt}}{736}$,

worin

n die Zahl der Motoren und

n_1 den den obigen Abzügen entsprechenden Wirkungsgrad bedeutet, also 0,9 bezw. 0,7.

Bei bereits in Gebrauch befindlichen Elektromobilen sind in der Regel die bisherigen Angaben, bei ausländischen Fahrzeugen die des Heimatszertifikates massge-

---

[1]) Autorecht 1913, 286/7.

bend. Im Zweifelsfalle ist die Nutzleistung jedes Motors zu 2,5 PS anzunehmen.

Für Dampfmaschinen ist es mit Rücksicht auf die grosse Verschiedenheit der Konstruktionen und Dampfspannungen ebenfalls unmöglich, eine Formel aufzustellen, desgleichen für Zweitaktverbrennungsmaschinen und für Viertaktverbrennungsmaschinen anormaler Bauart[1]). Der prüfende Sachverständige hat bei solchen Fahrzeugen nach seinem sachverständigen Ermessen die Leistung zu bestimmen; falls ein Bremszeugnis über die Normalleistung des Motors vorliegt, sind für Getriebeverluste 25 Prozent in Abzug zu bringen, und der so berechnete Wert gilt als Nutzleistung des Fahrzeugs.

§ 12.

Steuerfreiheit und priviligierte Fahrzeuge.

Eine Befreiung von der Zahlung der Stempelabgabe für Erlaubniskarten besteht für alle Kraftfahrzeuge, die bestimmungsgemäss ausschliesslich zur Lastenbeförderung dienen, im Dienste der Feuerwehr stehen, also auch Mannschaftswagen, sofern sie zur Ausübung ihres Berufes dienen; ferner solche Wagen, die der Strassenreinigung gewidmet sind, sowie Kraftfahrzeuge im Dienste des Reiches eines Bundesstaates oder einer Behörde[2]). Endlich kommen als steuerfreie Fahrzeuge alle diejenigen in Betracht, die ausschliesslich der gewerblichen Personenbeförderung dienen. Der Nachdruck liegt auf dem Worte ausschliesslich;

[1]) Z. B. solche mit gegenläufigen Kolben, System Gobron-Brillié.

[2]) d. h. alle Kraftfahrzeuge im Dienste:
der Magistratsverwaltung.
der Militärverwaltung,
der Polizeibehörden,
der Postverwaltung,
der Reichsdruckerei,
des Telegraphenamts,

denn ein Fahrzeug geniesst nur dann und solange Steuerfreiheit, als es bestimmungsgemäss und ordnungsmässig benutzt wird. In diesem Punkte ist grösste Vorsicht anzuempfehlen; denn ein einziger Verstoss genügt, um die Steuerfreiheit mit rückwirkender Kraft aufzuheben. Auch werden derartige Fahrzeuge, ohne das der Besitzer hiervon Kenntnis hat, von Zeit zu Zeit kontrolliert, und wenn nun die Steuerbehörde auch nur einen einzigen Verstoss feststellt, so ist der die Vorschrift Uebertretende zur Nachzahlung des Steuerbetrages für die ganze Zeit verpflichtet[1]), während der er Steuerfreiheit genossen hat.

Etwas Besonderes gilt für ausländische Kraftfahrzeuge, die mit eigner Triebkraft die deutsche Grenze passieren und nachweislich nur zum Zwecke einer Reparatur in einer inländischen Gewerbeanstalt oder um auf einer öffentlichen inländischen Ausstellung zur Schau ausgestellt zu werden, ins Inland gelangen, sofern eine steuerpflichtige Ingebrauchnahme im Gebiet des Deutschen Reiches unterbleibt. In einem derartigen Falle gilt die Fahrt von der Grenze bis zu dem Orte, an dem sich die Gewerbeanstalt oder Ausstellung befindet, und zurück als eine steuerfreie, wenn an derselben auser dem Führer keine dritte Person teilnimmt und die Fahrt des Kraftfahrzeugs lediglich eine Transportfahrt darstellt, d. h. lediglich nur den Zweck hat, das Kraftfahrzeug bis zu seinem Bestimmungsorte (Sitz der Gewerbeanstalt oder Ausstellung) und umgekehrt zur Grenze zu befördern. Der Führer des Kraftfahrzeugs hat vorkommendenfalls die Steuer bei der deutschen Grenzzollbehörde zu hinterlegen und erhält nach Prüfung seiner Angaben eine diesbezügliche Bescheinigung als Ausweis. Von der Hinterlegung des Steuerbetrages kann bei Lastfahrzeugen ohne weiteres, sonst nach Ermessen der Behörde abgesehen werden. Die Rückzahlung des hinterlegten

[1]) Autorecht 1912, 3/4.

Betrages erfolgt dann nach Vorlegung einer Bescheinigung der betreffenden Gewerbeanstalt oder Ausstellungsleitung, welche genau die Daten des Ein- und Ausganges des Fahrzeugs enthalten muss; auch muss der Führer mit dem Fahrzeug sofort seine Rückreise antreten. Die Steuerbehörden sind aber, falls ihnen diese Bescheinigung nicht genügt, befugt, eine solche der Ortspolizeibehörde zu verlangen. In der Praxis erkennen die Steuerbehörden die Bescheinigung einer privaten Gewerbeanstalt oder Ausstellungsleitung nicht an und verlangen stets eine amtliche Bescheinigung der betreffenden Ortspolizeibehörde. Um Unzuträglichkeiten und Zeitversäumnisse aus dem Wege zu schaffen, ist es daher ratsam, dass in derartigen Fällen der Führer sich sofort eine Bescheinigung der betreffenden Ortspolizeibehörde verschafft.

Was das Wesen des Lehrwagens des Kraftfahrlehrers anbetrifft, so muss dieser ebenso wie jeder Privatwagen versteuert werden. Zwar ist der Lehrwagen des Kraftfahrlehrers für diesen das Mittel und Werkzeug, mit welchem er seinen Lebensunterhalt verdient, jedoch fällt sein Betrieb nicht unter den Begriff eines Gewerbes im Sinne der Gewerbeordnung, da sein Beruf, der im Unterrichten und Ausbilden besteht, ein höherer ist. Anderseits liegt eine gewerbsmässige Personenbeförderung im Sinne des Reichsstempelgesetzes nur dann vor, wenn sie innerhalb eines zur Personenbeförderung dienenden Gewerbebetriebes, also des Fuhrhaltereigewerbes, als dessen Betätigung erfolgt[1]). Dies ist aber hier nicht der Fall. Etwas Aehnliches finden wir übrigens bei Aerzten und Rechtsanwälten. Diese fallen natürlich auch nicht unter die Vorschriften der Gewerbeordnung. Allerdings lässt sich nicht bestreiten, dass die Forderung einer Steuerfreiheit für den Lehrwagen des Kraftfahrlehrers berech-

[1]) RGStr. 43, 289.

tigt ist; de lege lata müssen aber nun einmal auch diese Fahrzeuge versteuert werden.

Unter privilegierten Fahrzeugen versteht man solche Fahrzeuge, auf die in gewisser Beziehung die Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen keine Anwendung finden. Es sind dies drei Fälle.

Der Landesherr, die landesherrlichen Familien sowie die Mitglieder der fürstlichen Familie Hohenzollern können entweder das polizeiliche Kennzeichen allein oder dieses in Verbindung mit einer Krone[1]) oder auch nur die Krone allein[1]) führen[2]). Die Warnungssignale können mit einer mehrtönigen Huppe abgegeben werden. Die übrigen Vorschriften des KFG. und der BRV. finden aber alle auch auf diese Fahrzeuge Anwendung. Die Uebertretung von Polizeiverordnungen und Strafvorschriften des KGF. und des StGB. sind für den Landesherrn selbst straflos, die Verfolgung der Mitglieder seiner Familie ist von der Genehmigung des Landesherrn selbst abhängig und praktisch bisher noch nicht vorgekommen[3]).

In zweiter Linie sind die Kraftfahrzeuge, die im Dienste der Militärverwaltung stehen, befreit von dem Nachsuchen der Erlaubnis für Anhängewagen, von den Vorschriften über Untersagung des Betriebes und von der Zahlung der Stempelabgabe. Die Krafträder der Militärverwaltung sind befreit von der Führung der Kennzeichen. Die Uebertretung von Polizeivorschriften und Strafvorschriften des KFG. und RStGB. durch Militärpersonen werden bei Bedrohung des konkreten Delikts mit Haft nach MilStGB. § 2 bestraft.

[1]) Urt. des 4. Senats OVG. vom 22. 12. 13. zu IV. A. 45, 13. mitgeteilt vom Kgl. Verkehrskommissariat Berlin.

[2]) Auch sonst ist das Anbringen einer Grafenkrone neben dem Kennzeichen zulässig laut Urt. OVG. v. 24. XI. 12. Autorecht 1914, 40.

[3]) Autorecht 1914, 280.

Kraftfahrzeuge im Dienste der Feuerwehr sind überhaupt befreit von der Verpflichtung zur Führung von Kennzeichen; ihre Fahrzeuge sind steuerfrei und nicht an die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit und die Vorschriften des Ueberholens gebunden. Das Abgeben der Warnungssignale braucht nicht mit einer Huppe zu erfolgen, sondern es ist hier der Feuerwehr vollkommene Freiheit belassen, so dass andere Istrumente, wie Glocken oder Pfeifen, in Frage kommen können. Beim Mitführen von Anhängewagen bedarf es weder einer Anzeige noch einer Erlaubnisnachsuchung.

Nicht zu den privilegierten Fahrzeugen zählen die Kraftfahrzeuge der praktizierenden Aerzte; sie nehmen keine Sonderstellung ein. Jedoch dürfen Aerzte mit ihren Fahrzeugen auch solche Strassen, hinsichtlich deren Fahrverbote irgend welcher Art bestehen, befahren, sofern die diesbezügliche Fahrt zum Zwecke der Ausübung ihrer Praxis erfolgt und die Aerzte die Erlaubnis von der zuständigen Ortspolizeibehörde nachgesucht haben. Die erteilte Erlaubnis ist jederzeit widerruflich, und es besteht kein Recht auf Erteilung derselben, denn es handelt sich hier lediglich um eine im Interesse der Patienten geübte Gefälligkeit.

§ 13.

Verjährung des Abgabenanspruches und Zulässigkeit des Rechtweges.

Der Anspruch des Staates auf Entrichtung der Stempelabgabe für Erlaubniskarten jeder Art verjährt in fünf Jahren. Die Verjährung beginnt zu laufen mit dem Schluss desjenigen Jahres, in welchem der Anspruch fällig geworden ist. Die Verjährung wird jedoch entweder durch Zahlungsaufforderung jeder Art, wie Mahnzettel, Zahlungsbefehl und Klage, unterbrochen oder durch eine von der Steuerbehörde bewilligte Stundung. Die Verjäh-

rung läuft dann in einem solchen Falle wieder von neuem, und zwar vom Ablauf des betreffenden Jahres an, in dem die Zahlungsaufforderung erlassen oder die Stundung bewilligt worden ist. Im Gegensatz zur Unterbrechung wird die Verjährung entweder bei aufschiebenden Einreden des Verpflichteten gehemmt oder, falls der Fiskus in den letzten sechs Monaten der Verjährungsfrist an der Rechtsverfolgung infolge eines Stillstandes der Rechtspflege oder infolge Eintrittes von höherer Gewalt[1]) verhindert ist. Der Zeitraum, während dessen die Verjährung gehemmt ist, wird in die Verjährungsfrist nicht eingerechnet, wohl aber der vom Beginn der Verjährung bis zum Eintritt der Hemmung laufende Zeitraum.

Hinsichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelabgabe für Erlaubniskarten ist einer Tendenz moderner Gesetze entsprechend der Rechtsweg für zulässig erklärt; es handelt sich dann um Rückforderung eines bereits unrechtmässig gezahlten Stempelbetrages. Dieser kann entweder freiwillig gezahlt oder bereits eingetrieben sein; jedoch muss man bei freiwilliger Zahlung einen Vorbehalt eventueller Rückforderung im Wege der Klage machen; fehlt ein solcher, so kann die Klage überhaupt nicht erhoben werden.

Die Erhebung der Klage ist an eine Ausschlussfrist von sechs Monaten gebunden, von erfolgter Beitreibung oder der mit Vorbehalt geleisteten Zahlung ab gerechnet. Zuständig für die Klage auf Rückerstattung des Stempelbetrages sind die Landgerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes; es besteht also Anwaltszwang. Die landgerichtliche Zuständigkeit rechtfertigt sich mit Rücksicht auf die prinzipielle Schwierigkeit aller

[1]) Die hier in Frage kommenden technischen bürgerlich-rechtlichen Begriffe sind denen im Bürgerlichen Recht entwickelten zu entnehmen. Besonderheiten hierin ergeben sich nicht.

Steuerfragen. Soweit bei den Landgerichten besondere Kammern für Handelssachen bestehen, gehört der Rechtsstreit aus begreiflichen Gründen vor diese. Gegen die Entscheidung der Landgerichte in erster Instanz gibt es das Rechtsmittel der Berufung an das Oberlandesgericht, gegen dessen Entscheidung Revision an das Reichsgericht.

Die Klage kann entweder auf Rückzahlung des unrechtmässig erhobenen Betrages oder auf Feststellung lauten, dass in dem vorliegenden Falle eine Pflicht zur Zahlung des Abgabenbetrages entweder überhaupt nicht bestand oder wenigstens in einem geringeren Umfange als gefordert war. Die Beweisführung trifft natürlich den Kläger.

§ 14.

Verstösse gegen die Abgabenpflicht.

Die Verstösse gegen die Abgabenpflicht und ihre Straffolgen zerfallen in zwei Klassen, je nachdem ob eine Steuerhinterziehung vorliegt oder nicht. Eine Steuerhinterziehung liegt nur vor, wenn jemand wissentlich und vorsätzlich der Steuerbehörde falsche Angaben macht oder Tatsachen verschweigt, um den Fiskus zu schädigen.

Der hier erforderliche Vorsatz ist das die Handlung begleitende volle Bewusstsein und die Kenntnis sämtlicher zum gesetzlichen Tatbestande der Hinterziehung erforderlichen Tatumstände begleitet von dem Willen, den Fiskus zu schädigen. Ausser dem Vorsatz ist natürlich weiterhin auch ein Kausalzusammenhang zwischen der Handlung des Täters und dem eingetretenen Erfolge notwendig.

Den falschen Angaben steht der Fall gleich, dass jemand seiner Steuerpflicht überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt.

In allen diesen Fällen trifft den Steuerpflichtigen die Hinterziehungsstrafe. Dies ist eine Geldstrafe, welche dem 5- bis 10-fachen Betrage einer Jahreskarte gleichkommt. Kann jedoch der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht mehr ermittelt werden, so tritt eine Geldstrafe von 150 bis 4000 Mark ein. Zur Sicherstellung der vorenthaltenen Abgabe, die naturgemäss nachzuzahlen ist, zur Sicherstellung der verwirkten Strafe und der Kosten steht der Steuerbehörde das Recht zu, das betreffende Kraftfahrzeug zu beschlagnahmen.

Fehlt dem Verpflichteten die Absicht auf Hinterziehung der Stempelsteuer, so kann nicht die Kriminalcharakter tragende Hinterziehungsstrafe verhängt werden, sondern nur eine Ordnungsstrafe bis zu 150 Mark. Es ist hierbei völlig gleichgültig, aus welchem Grunde die Verletzung der Strafvorschriften erfolgt ist. Meist liegt natürlich ein Irrtum vor, auf dessen Entschuldbarkeit es nicht ankommt.

Was nun die Durchsetzung des staatlichen Strafanspruchs betrifft, so zerfällt das Verfahren in ein solches administrativer und ein solches gerichtlicher Natur. Die Verhängung der Strafe erfolgt im Wege einer Strafverfügung seitens der Steuerbehörde, gegen welche der Betroffene das Recht hat, eine richterliche Entscheidung innerhalb einer Ausschlussfrist von 8 Tagen vom Tage der Zustellung der Verfügung an gerechnet, zu beantragen.

Die Strafverfolgung wegen Hinterziehung der Abgabe für die Erlaubniskarte verjährt in fünf Jahren; die Strafverfolgung der mit einer Ordnungsstrafe belegten Zuwiderhandlung bereits in einem Jahr. Die Verjährung wird als Vollstreckungsverjährung unterbrochen durch

jede Handlung der Steuerbehörde oder des Richters, die auf Ergreifung des Täters gerichtet ist. In diesem Falle beginnt eine neue Verjährung nicht vor dem Schlusse des Jahres, in welchem die Unterbrechung stattgefunden hat, zu laufen.

Dritter Teil.

Der Führer.

§ 1.

Begriff und Voraussetzungen.

Mit der steigenden Gefahr, die den Passanten beim Betriebe der Kraftfahrzeuge erwächst, und der prozentualen Zunahme der sich hieraus ergebenden Unglücksfälle kam man bald zu der logischen Ueberzeugung, dass nicht einer jeden Person ein in so hohem Grade gefährliches Fahrzeug anvertraut werden dürfe. Anderseits erfordete die Führung eine gewisse technische Schulung, um die Maschine sicher bedienen zu können, dann aber auch gewisse Charaktereigenschaften, die Gewissenhaftigkeit, Pflichtgefühl, Ueberlegung und Besonnenheit. Weiterhin war es aber auch notwendig, Personen, denen man zwar bei anfänglichen Vorliegen der gegebenen Bedingungen das Fahrzeug anvertrauen konnte, die sich jedoch im Laufe der späteren Zeit als ungeeignet, ja geradezu gefährlich zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hatten, das Fahren im Interesse des Schutzes des Publikums zu untersagen.

Dass die Anordnung eines Befähigungsnachweises, abgesehen von der rein logischen Selbstverständlichkeit, auch gesetzlich zulässig und erlaubt ist, folgt für Herrenfahrer, d. h. Führer, die das Führen von Kraftfahrzeugen

nicht gewerbmässig betreiben, für Preussen aus § 6 PVG., während eine reichsrechtliche Vorschrift fehlt, für gewöhnliche Führer, die das Fahren von Kraftfahrzeugen gewerbmässig[1]) betreiben, soweit sie selbstständig fahren, aus §§ 14 und 37 GO., sofern sie als Angestellte fahren indirekt aus § 41 GO. Dies folgt weiter daraus, dass ein Führer eines Kraftfahrzeugs, der das Lenken selbst gewerbmässig als Angestellter betreibt, kein technischer Angestellter im Sinne § 133 GO. ist, sondern nur ein Gewerbegehilfe[2]).

Nach KFG. bedarf derjenige, der ein Kraftfahrzeug dauernd oder nur vorübergehend auf öffentlichen Wegen und Plätzen führen will, der Erlaubnis der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde. Mehr gibt uns das KFG. über den Begriff Führer nicht.

Führer eines Kraftfahrzeugs kann jede Person sein, die das 18. Lebensjahr vollendet hat, ohne Unterschied des Geschlechts, sofern bei ihr die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen zutreffen. Trotzdem ist es, wie uns die Praxis lehrt, mitunter zweifelhaft, wer in einem konkreten Falle als Führer eines Kraftfahrzeugs im Sinne des KFG. zu gelten hat. Im allgemeinen wird man annehmen, dass derjenige als Führer anzusehen ist, der das Steuer bedient, d. h. die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug hat. In einer Reihe von Fällen ist dies jedoch nicht massgebend. Nicht nur der Begriff der tatsächlichen Gewalt spielt hierbei eine Rolle, sondern auch der ausschlaggebende Wille. Demnach gilt derjenige, der beim Lenken des Kraftfahrzeugs den eigentlichen Führer in der Bedienung des Fahrzeugs durch teilweise Verrichtung der betreffenden Handgriffe unterstützt,

---

[1]) d. h. in der Absicht, aus dieser auf eine längere Dauer abgezielten Tätigkeit ganz oder teilweise ihren Lebensunterhalt beziehen.

[2]) Urt. d. 2. Kammer d. Berliner Gewerbegerichts vom 5. V. 1908, Arb. Bl. VII, 866.

ebenfalls als Führer[1]), jedoch ist der Bremser eines Anhängewagens kein Führer im Sinne des KFG.; bei Uebungsfahrten von Kraftfahrschülern gilt der Kraftfahrlehrer bezw. der Fahrmeister statt des Schülers als Führer des Kraftfahrzeugs. Wenn der Führer ein Kraftfahrzeug unter Beaufsichtigung und Leitung eines Dritten lenkt, so ist der Dritte Führer im Sinne des Gesetzes[2]).

Welcher Art sind nun aber die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis, ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen zu führen? Es sind deren vier:

1) genügende Ausbildung von einem amtlich anerkannten Kraftfahrlehrer oder einer amtlich anerkannten Kraftfahrschule,
2) Bestehen einer Prüfung vor einem amtl. anerkannten Sachverständigen,
3) körperliche Gesundheit,
4) Nichtvorliegen von Tatsachen, die den Antragsteller zur Führung eines Kraftfahrzeugs ungeeignet erscheinen lassen.

In erster Linie ist für diejenigen Personen, die ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen führen wollen, erforderlich, dass sie über gewisse technische Kenntnisse verfügen, um die Maschine, die sie führen, sicher bedienen zu können. Diese Ausbildung erlangt man bei den amtlich anerkannten Kraftfahrschulen, Automobilfabriken, Kraftfahrlehrern und Fahrmeistern. Die Erlaubnis zur Ausbildung von Schülern (Kraftfahrlehrerkonzession) erteilt die höhere Verwaltungsbehörde auf schriftlichen Antrag für die Person des Antragstellers, und zwar nur unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs[3]). Die Erlaubnis zur Ausbildung von

[1]) OLG. Dresden. Urt. v. 7. X. 08, Jahrb. d. Strafrechts.
[2]) Urt. d. KG. v. 28. VII. 08, Polizei V. 227.
[3]) Z. B. im Falle der Verstaatlichung der Kraftfahrschule.

Führern wird erteilt, falls der Bewerber völlig körperlich gesund und unbescholten ist, eine längere Zeit hindurch im Besitze eines Führerscheins ist und eine umfangreiche praktische Tätigkeit in der Automobilbranche nachweist, sowie eine moralische Gewährleistung für gewissenhafte Ausbildung seiner Schüler bietet. Der Antrag[1]) ist schriftlich bei der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde einzureichen, die über die Zulassung entscheidet. Diese handelt hierbei nach freiem Ermessen. Dagegen hat der Gesuchsteller einen rechtlichen Anspruch auf Zulassung als Kraftfahrlehrer selbst dann nicht, wenn bei ihm die Voraussetzungen der Zulassung gegeben sind. Sollte sich ein Gesuchsteller durch die Abweisung verletzt fühlen, so hat er nach Landesgesetz das Recht der Beschwerde an die obere Instanz. Weitere Bestimmungen bestehen hierüber nicht.

Die Polizeibehörden haben das Recht zu prüfen, ob dem Antragsteller geeignete Lehrmittel zur Verfügung stehen; so besteht insbesondere für den Kraftfahrlehrer die Pflicht, eine eigene Werkstatt zu unterhalten.

Neben den Kraftfahrlehrern gibt es auch sogen. Fahrmeister. Der Unterschied zwischen beiden Gattungen besteht darin, dass der Kraftfahrlehrer das Recht zur Eröffnung und Unterhaltung einer Kraftfahrschule hat, der Fahrmeister dagegen nicht. Einem Fahrmeister wird die Ermächtigung zur Ausbildung von Führern nur für die Zeit seiner Anstellung in einer Kraftfahrschule oder Fabrik erteilt. Allgemeine Vorschriften sind hierüber jedoch nicht erlassen. Die höheren Verwaltungsbehörden, die diese Erlaubnis erteilen, handeln auch hier nach ihrem freiem Ermessen. In Berlin werden z. Z. wegen Ueberfüllung überhaupt keine Fahrmeister mehr zugelassen. Nach Ansicht des Berliner

[1]) Die Erfordernisse, die in formaler Beziehung an einen solchen Antrag gestellt werden, enthält Anl. 20.

Verkehrskommissariates gelten als Voraussetzungen zur Erteilung der Fahrmeisterkonzession, dass der Antragsteller von Beruf Techniker, Schlosser oder dergl. ist, den ununterbrochenen Besitz eines Führerscheins seit 2 bis 4 Jahren hat und völlige Unbescholtenheit nachweisen kann. Auch ist die Angabe erforderlich, in welcher Kraftfahrschule, Fabrik oder dergl. der Antragsteller bereits angestellt ist oder in allernächster Zeit angestellt wird.

Die Ausbildung soll eine praktische und theorethische sein; erstere muss mindestens eine Dauer von 30 Stunden umfassen, während bei der letzteren eine bestimmte Dauer nicht vorgeschrieben ist. Im übrigen hängt natürlich die Dauer der Ausbildung von der Individualität und Befähigung des einzelnen Schülers ab. Die Kraftfahrlehrer haben pflichtgemäss zu prüfen, in welchem Zeitpunkte der Abschluss der Ausbildung als erfolgt anzusehen sei. Ist nun dieser erfolgt, hat also der Fahrschüler genügende theoretische und praktische Kentnisse aufzuweisen, so kann zur Stellung des Antrages auf Vornahme der Prüfung geschritten werden. Gemäss der BRV. v. 3. II. 1910 über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen ist der diesbezügliche Antrag an die zuständige Ortspolizeibehörde zu richten. Der Antrag hat das Ersuchen auf Erteilung eines Führerscheins zu enthalten. Demselben sind beizufügen ein Geburtsschein, eine Photographie (Brustbild ohne Kopfbedeckung in Visitformat unaufgezogen), sowie ein Nachweis, dass der Fahrdienst bei einer durch die zuständige höhere Verwaltungsbehörde zur Ausbildung von Führern ermächtigten Person oder Stelle erlernt ist, mit genauer Angabe der Dauer des genossenen praktischen Unterrichts, ausgedrückt in Stunden, sowie der Betriebsart[1]) und Klasse[1]), für welche der Führerschein erwünscht wird, und schliesslich ein

[1]) S. Anlage 21.

Zeugnis eines beamteten Arztes (Kreisarztes) darüber, dass der Antragsteller körperlich gesund und zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist.

Verpflichtet zur Ausstellung des Zeugnisses ist der Kreisarzt des Wohnsitzes des Bewerbers; jedoch kann man bei jedem anderen Kreisarzte die Ausstellung beantragen, wenn auch dieser ein Abweisungsrecht hat. Gegen den kreisärztlichen Untersuchungsbefund gibt es das Rechtsmittel der Dienstaufsichtsbeschwerde. Die Kosten der Untersuchung betragen 10 bis 30 M. Die Untersuchung des Kreisarztes hat sich zu erstrecken auf den Körperbau des Antragstellers, seine Gesundheit, sein Hör- und Sehvermögen. Es muss eine völlige Bewegungsfreiheit des Kopfes und der Gliedmassen vorhanden sein, insbesondere des rechten Armes, da er für das Schalten, Bremsen, die Abgabe der Signale benutzt wird. Bei Verlust von Gliedmassen wie Fingern, Zehen etc. ist von Wichtigkeit, ob dieser Verlust eine einwandfreie und unbehinderte Bedienung der Maschine beeinträchtigt oder nicht. Unbedingte Untauglichkeit, liegt vor bei Geisteskrankheit, hochgradiger Neurasthenie, Krämpfen, epileptischen Schwindelanfällen und dergl.; nur bedingte Untauglichkeit liegt vor bei Tabes und anderen Erkrankungen des Nervensystems, der Organe der Brust- und Bauchhöhle, des Gefässsystems, der Nieren, sowie bei Zuckerharnruhr, wenn das Gesamtergebnis ein negatives ist.

Der Antragsteller muss ferner ein gutes Hörvermögen aufweisen: er muss eine Flüstersprache auf ca 3 m Entfernung vernehmen können.

Was schliesslich das Sehvermögen anbetrifft, so ist das Vorhandensein beider Augen Voraussetzung; ein Auge genügt nicht; ebenso macht totale Blindheit auf einem Auge absolut untauglich[1]). Dagegen ist völlige

[1]) Urt. v. 2. V. 1912, OVG. Berlin; Autorecht 1913, 157.

Sehschärfe nicht notwendig; eine Korrektur der Sehschärfe durch Gläser ist zulässig. Es genügt dann, wenn auf einem Auge mit oder ohne Glas $^2/_3$, auf dem anderen Auge $^1/_3$ der normalen Sehschärfe vorhanden ist[1]). Vor allem ist ein normales Gesichtsfeld erforderlich. Nachtblindheit, Farbenblindheit[2]), chronische un akute Tränensackleiden, Erkrankung der Bindehaut und Lider machen unbedingt untauglich.

Nach Eingang des Antrages bei der Ortspolizeibehörde werden von derselben über die Persönlichkeit des Antragstellers Erkundigungen eingezogen. Insbesondere wird sorgfältig geprüft, ob gegen den Antragsteller Tatsachen vorliegen, die ihn zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet machen. Solche Tatsachen sind[3]) Neigung zur Trunksucht, Verurteilung wegen schweren Diebstahls, Einbruchs, Raubes, schwerer Urkundenfälschung, Körperverletzung, roher Ausschweifungen, Münzverbrechens, gemeingefährlicher Verbrechen. Auch moralische Eigenschaften sind zu prüfen.

Nach Erledigung der diesbezüglichen Prüfung reicht die Ortspolizeibehörde den Antrag nebst Anlagen und einen Bericht über den Ausfall der Erkundigungen an die zuständige höhere Verwaltungsbehörde weiter.

Diese fragt zunächst bei der für das Deutsche Reich im Polizeipräsidium Berlin Abt. X bestehenden Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen an, ob über den Antragsteller nichts Nachteiliges vermerkt ist, was ihn zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet macht. Bei günstigem Ausfall der Auskunft übersendet die höhere Verwaltungsbehörde die Akten an

---

[1]) S. Entsch. d. Braunschweigischen Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Juni 1910, 23. Spr. DJZ.; 1/7 der normalen Sehschärfe genügt nach dem Urt. d. OVG. Braunschweig v. 30. XI. 1910, Motorfahrer 1910, 1312.

[2]) Besonders Rot-Grün-Blindheit.

[3]) Vgl. Abschn. I, Abs. 2 d. Anl. B. z. § 14, Abs. 4 BRV.

die amtlich anerkannten Sachverständigen mit dem Ersuchen um Vornahme der Prüfung. Diese ersuchen sodann den Antragsteller, an einem festgelegten Termine mit einem Kraftfahrzeug derjenigen Betriebsart und Klasse, für welche der Führerschein nachgesucht wird, in Begleitung des Kraftfahrlehrers oder Fahrmeisters behufs Ablegung der Prüfung zu erscheinen. Diese zerfällt in einen theoretischen und in einen praktischen Teil[1]). Der Prüfling hat eine gewisse technische Schulung nachzuweisen, die ihn ermöglicht, die Maschine sicher zu bedienen, geringe Betriebsstörungen, wie Versagen der Zündung, Reifendefekte etc, selbst in kürzester Zeit aus dem Wege zu schaffen; nach der praktischen Seite hin muss der Prüfling beweisen, dass er sicher fahren kann und mit Ruhe und Besonnenheit den Gefahren, die der rege Verkehr mit sich bringt, zu begegnen imstande ist. Der amtlich anerkannte Sachverständige verfasst über den Verlauf der Prüfung einen Bericht, in dem angegeben sein muss, ob der Prüfling die Prüfung bestanden hat oder nicht, und er sendet sodann die Akten an die höhere Verwaltungsbehörde zurück.

§ 2.

Der Führerschein.

Ergibt nun der Bericht[1]) des Sachverständigen, dass der Antragsteller die Prüfung zufriedenstellend bestanden hat, so wird der Führerschein für diejenige Betriebsart und Klasse, für welche die Erlaubnis nachgesucht worden ist, erteilt und ausgefertigt[2]). Der Führerschein gilt für die ganze Lebenszeit des Antragstellers und für den Umfang des Deutschen Reiches, sowie im Rahmen des internationalen Verkehrs. Der Führerschein wird dem

[1]) S. Anl. B. z. § 14 Abs. 4 BRV.
[2]) S. Muster 6 z. § 14 Abs. 3 BRV.

Antragsteller sodann durch seine Ortspolizeibehörde nach Zahlung der etwaigen Stempel- und Ausfertigungsgebühren[1]) ausgehändigt.

Die Erteilung des Führerscheins kann aber versagt werden, falls entweder Tatsachen vorliegen, die den Antragsteller zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen[2]), oder die Prüfung nicht bestanden wird[3]). Im letzteren Falle ist eine Wiederholung der Prüfung möglich[3]). Auf Antrag des Prüflings kann nämlich die höhere Verwaltungsbehörde ihre Entscheidung einstweilen aussetzen und die Zulassung zu der Wiederholung der Prüfung bei demselben Sachverständigen in Aussicht stellen. Die Wiederholung der Prüfung darf nicht vor Ablauf von vier Wochen erfolgen und ist abhängig von dem Nachweise, dass der Prüfling in der Zwischenzeit weiteren gründlichen Unterricht genossen hat. Die Frist wird von Fall zu Fall und nach Lage der Umstände festgelegt; lässt der Antragsteller die Frist zur Wiederholung unbenutzt verstreichen oder fehlt es an einem solchen Nachweise, so ist die Erlaubnis zu versagen. Die Versagung hat Wirkung für das ganze Deutsche Reich[4]).

Bei Führern von Kraftfahrzeugen der Militärverwaltung sind die einschlägigen Bestimmungen wesentlich gleicher Art[5]). Die Kriegsministerien der in Frage kommenden Einzelstaaten bestimmen die Dienststellen, die zur Abhaltung der Prüfung sowie zur Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis berechtigt sind. Dieser Führerschein unterscheidet sich von dem gewöhnlichen nur dadurch, dass die Photographie fehlt. Er gilt nur für die Dauer der aktiven Dienstzeit und wird nach Beendi-

[1]) Die Höhe derselben unterliegt der Regelung durch Landesrecht und ist in den einzelnen Bundesstaaten verschieden.

[2]) gemäss § 2 Abs. 1 KFG.

[3]) Abschn. VI d. Anl. B. z. § 14 Abs. 4 BRV.

[4]) Analog §§ 2 und 4 KFG.

[5]) S. jedoch Abschn. VIII d. Anl. B. z. § 14 Abs. 4 BRV.

gung derselben eingezogen; in den Entlassungspapieren wird vermerkt, für welche Betriebsart und Klasse von Kraftfahrzeugen dem Inhaber die Fahrerlaubnis erteilt war. Der von der Militärbehörde ausgestellte Führerschein ermächtigt den Berechtigten auch, ein entsprechendes Kraftfahrzeug zu führen, das nicht Eigentum der Militärverwaltung ist. Wünscht jedoch der Inhaber eines von der Militärbehörde ausgestellten Führerscheins, den regulären Führerschein zu erhalten, so hat er einen dahingehenden Antrag unter Vorlegung seiner Entlassungspapiere, einer Photographie und eines kreisärztlichen Zeugnisses bei der Ortspolizeibehörde seines Wohnsitzes oder Entlassungsortes zu stellen. Diese legt den Antrag nach erfolgter Prüfung der höheren Verwaltungsbehörde vor, die ihrerseits dem Antragsteller den Führerschein für diejenige Betriebsart und Klasse von Kraftfahrzeugen, zu deren Führung er nach dem Vermerk in seinen Entlassungspapieren ermächtigt war, erteilt. Einer Wiederholung der Prüfung bedarf es jedoch nicht, falls der Antrag auf Erteilung des Führerscheins spätestens ein halbes Jahr nach der Entlassung aus dem Militärdienst gestellt wird. Sonst muss eine Wiederholung der Prüfung stattfinden. Ergeben die angestellten Ermittelungen oder das Zeugnis des beamteten Arztes Tatsachen, die den Antragsteller ungeeignet zur Führung von Kraftfahrzeugen erscheinen lassen, so wird die Erteilung des Führerscheins versagt. Tritt anderseits eine Person, die im Besitz des Führerscheins bereits ist, in das Kraftfahrbataillon ein, so muss eine erneute Prüfung abgelegt werden.

Für Reichs- und Staatsbeamte, die von den Behörden zu Führern von Kraftfahrzeugen ausgebildet werden, gelten die allgemeinen Bestimmungen; nur sieht hierbei die Ortspolizeibehörde von der Feststellung ab, ob gegen den zu prüfenden Beamten Tatsachen vorlie-

gen, die ihn zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erscheinen lassen[1]), da man annimmt, dass die Behörden keine ungeeigneten Beamten zu Führern ausbilden lassen.

Für die Entziehung eines Führerscheins sind im wesentlichen die gleichen Grundsätze massgebend, die bei der Erteilung von Bedeutung gewesen sind[2]). Einerseits ist die Erteilung der Erlaubnis abhängig von dem Vorliegen gewisser Tatsachen und Voraussetzungen, anderseits können späterhin Umstände eintreten, die die Erteilung ausschliessen. Dies ist im § 4 KFG. zum Ausdruck gebracht, welcher lautet:

> *„Werden Tatsachen festgestellt, welche die Annahme rechtfertigen, dass eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, so kann ihr die Fahrerlaubnis dauernd oder für bestimmte Zeit durch die zuständige Verwaltungsbehörde entzogen werden".*

Nach der behördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, die für das ganze Reich wirksam ist, ist der Führerschein unverzüglich an die höhere Verwaltungsbehörde abzuliefern. Zwar sind die Grundzüge seit Erlass des KFG. gegenstandslos geworden; doch weist die Praxis Führerscheinentziehungen auf, die sich auf die infolge des § 27 der Grundzüge ergangenen Polizeiverordnungen stützen. Diese sind aus den durch Isaac[3]) nachgewiesenen Rechtsgründen ungültig; andererseits sind aber auch, wie bereits auf S. 5 ff nachgewiesen, die Grundzüge ohne jegliche gültige Grundlage für Polizeiverordnungen, da ihnen der Charakter des Gesetzes vorenthalten ist.

Gegen die Versagung der Erteilung des Führerscheins infolge Nichtbestehens der Prüfung gibt es das

---

[1]) Abschn. I Abs. 3 d. Anl. B zu § 14 Abs. 4 BRV.

[2]) vgl. KFG. §§ 2 u. 4.

[3]) Das Recht des Automobils 243 ff, AW. 1904, 1111 ff. 1905, 1209, 1224.

Rechtsmittel der Dienstaufsichtsbeschwerde, die in Preussen an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten ist. Gegen Versagung oder Entziehung des Führerscheins aus § 2 und § 4 KFG. ist nach § 5 KFG. das Rechtsmittel des Rekurses gegeben. Das Rekursverfahren selbst bestimmt sich nach den Landesgesetzen und ist in jedem Bundesstaate verschieden[1]). Die Entziehung gilt als erfolgt im Augenblick der Zustellung des die Entziehung enthaltenden Bescheides. Der betroffene Führer darf von diesem Augenblicke an kein Kraftfahrzeug mehr führen[2]). Der Führerschein ist sofort an die höhere Verwaltungsbehörde abzuliefern.

Ist ein Führerschein seinem Inhaber gestohlen, verloren oder abhanden gekommen, so darf der Führer einstweilen kein Kraftfahrzeug mehr führen. Er hat in dieser Zeit dieselbe rechtliche Stellung wie derjenige, dem ein Führerschein überhaupt nicht ausgestellt worden ist. Nach Ansicht des Kammergerichts[3]) ist der Begriff *„besitzen"* dahin auszudeuten: *die faktische Macht über etwas haben.* Derjenige aber, der den Führerschein verloren hat, hat zweifellos keine faktische Macht mehr über diesen und ist daher als nicht mehr im Besitz des Führerscheins befindlich zu betrachten. Im übrigen ist die Auslegung des Kammergerichts in dieser Form völlig begründet; denn dadurch wird — was nicht zu unterschätzen ist — die Kontrolle der Behörde ausserordentlich erleichtert. Ist nun der Schein gestohlen, verloren oder abhanden gekommen, so hat der betroffene Führer derjenigen Verwaltungsbehörde, die den Führerschein ausgestellt hat, unverzüglich von dem Verlust Anzeige zu erstatten und gleichzeitig die neue Ausstellung zu beantragen. Die höhere Verwaltungsbehörde stellt

[1]) In Preussen nach §§ 127, 130 LVG. vom 30. Juli 1883.
[2]) Sonst tritt Bestrafung nach § 24 KFG. ein.
[3]) Urt. v. 24. VI. 13. DJZ. v. 1. IX. 13.

dann einen neuen Führerschein aus und erklärt den alten durch öffentliche Bekanntmachung in ihren Publikationsorganen[1]) für ungültig.

Wünscht jemand, der im Besitze eines Führerscheins ist, diesen auf eine andere Klasse derselben oder einer anderen Betriebsart zu erweitern, so gilt fast das Gleiche wie für die Erteilung eines Führerscheins. Dem Antrag, der ebenfalls an die zuständige höhere Verwaltungsbehörde zu richten ist, ist beizufügen der Führerschein im Original und ein Ausbildungsnachweis im Sinne des Abschn. I Abs. I Nr. 4 der Anlage B zu § 14 Abs. 4 BRV.[2]).

§ 3.

Besondere Pflichten des Führers.

Der Führer hat während der Fahrt auf öffentlichen Wegen und Plätzen den Führerschein und die wichtigen Papiere des Wagens[3]), d. h. die Zulassungsbescheinigung

---

[1]) Beispiel: Bekanntmachung.

Der dem Chauffeur Franz Matthe, geb. am 2. Juli 1876 zu Gomthenen, Kr. Friedland, wohnhaft in Neukölln, Mainzerstr. 58, vom Verkehrskommissariat Berlin unter dem 9. Januar 1913 ausgestellte Führerschein zur Führung eines Kraftfahrzeuges wird hiermit für ungültig erklärt und ist einzuziehen. Angeblich ist er gestohlen worden.

Berlin, den 8. November 1913.

Der Polizeipräsident
I. V.
Hasselau X.C. 2344. 13.

Der betreffende Führer hat die Kosten der Bekanntmachung und die üblichen Stempel- und Ausfertigungsgebühren zu zahlen. Die Kosten der Bekanntmachung sind überall verschieden und betragen in Berlin z. Z. 37 M.

[2]) vgl. S. 76 ff.

[3]) § 15 BRV. § 63 RStempG.

und Steuerkarte, bei Fahrten über die Reichsgrenze auch den internationalen Fahrausweis[1]) stets mit sich zu führen und diese auf Verlangen jedem Polizeibeamten, Gendarmen oder Grenzzollbeamten, der als solcher durch vollständige Uniformierung, Dienstmütze oder sonstigen Ausweis kenntlich ist, vorzuzeigen[2]). Der Führer hat auf den Halteruf eines derartigen Beamten sofort anzuhalten; Nichtbeachtung dieser Vorschrift ist strafbar[3]).

Vor Antritt der Fahrt hat sich der Führer zu überzeugen, ob sich das Kraftfahrzeug im vorschriftsmässigen Zustande befindet, insbesondere ob Transparent und Laternen brennen.

Nicht notwendig ist es natürlich, dass der Führer während der Fahrt in kurzen Abständen, etwa alle 20 bis 30 km[4]), absteigt, um sich von dem lesbaren Zustande der Kennzeichen zu überzeugen. Der Führer ist nicht verantwortlich für die Beschmutzung des hinteren Kennzeichens während der Fahrt[5]). Auf schmutzigen Strassen kann eine Beschmutzung schon nach 100 m Fahrt eintreten; dann müste ja der Führer, um das Kennzeichen stets in lesbarem Zustande zu erhalten, alle 100 bis 200 m absteigen und das Kennzeichen reinigen. Das hiesse aber den Verkehr mit Kraftfahrzeugen völlig untergraben. Vielmehr ist der Führer zur Besichtigung der Kennzeichen und Laternen stets bei der Einfahrt in grössere Ortschaften und naturgemäss auch beim Anhalten des Fahrzeuges verpflichtet.

Der Führer ist kraft seines Berufes zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs

---

[1]) Int. Abk. indirekt aus Art 3.
[2]) BRV. § 15.
[3]) KFG. § 21.
[4]) OLG. Dresden.
[5]) Urt. d. Schöffenger. Dachau v. 9. XII. 13; Autorecht 1914, 146.

verpflichtet. Es ist ihm verboten, von dem Fahrzeuge abzusteigen, solange dasselbe in Bewegung ist. Wenn der Wagen steht, aber der Motor noch leer läuft, kann zwar der Führer vom Wagen herabsteigen, muss jedoch in erreichbarer Nähe des Wagens sich aufhalten. Er darf sich nur soweit entfernen, als es ihm jederzeit möglich ist, den Wagen im Auge zu behalten und rechtswidrige Eingriffe Dritter unverzüglich zu vereiteln. Will sich der Führer jedoch weiter vom Wagen entfernen, so muss er erst den Motor abstellen und das Kraftfahrzeug in gesetzlich vorgeschriebener Art gegen Benutzung Unbefugter sichern[1]). Zuwiderhandlungen werden nach § 21 KFG. mit Geldstrafe bis zu 150 M. oder Haft bis 6 Wochen bestraft. Ein infolge Nichtbeachtung dieser Vorschriften verursachter Unfall ist stets als fahrlässige Körperverletzung oder fahrlässige Tötung zu deuten.

Der Führer ist insbesondere verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass in keinem Falle eine nach der Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs vermeidbare Entwicklung von Geräusch, Rauch[1]) oder Dampf eintritt. Das Oeffnen etwa vorhandener Auspuffklappen ist verboten. Entgegenkommenden Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergl. hat der Führer rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Oertlichkeit nicht gestatten, solange anzuhalten, bis die Bahn frei ist. Beim Einbiegen in eine andere Strasse ist nach rechts in kurzem, nach links in weitem Bogen zu fahren. Beim Ueberholen von Fahrzeugen ist links vorbeizufahren. Nie darf ein Kraftfahrzeug ein Fuhrwerk rechts überholen, selbst dann nicht, wenn der Führer des Fuhrwerks auf ein Huppensignal nicht ausweicht und auf andere Weise das Fahrzeug nicht überholt werden kann[2]). Im Auslande

[1]) Automatische Oelung schützt vor Bestrafung nicht.
[2]) RG. VI, 19. IX. 12, 113/12, Soergel 1912.

sind die Bestimmungen verschieden, teils ist das Rechtsfahren, teils das Linksfahren eingeführt[1]).

Auf dem internationalen Kongress vom Jahre 1913 wurde die Einführung des Linksfahrens und rechts Ueberholens für alle Vertragsstaaten vorgeschlagen.

Dem Führer liegt ferner die Signalpflicht ob; die Signale sind mit der vorgeschriebenen Huppe zu geben. Die Huppe kann auch durch eine dritte Person bedient werden; es haftet jedoch für mangelhafte oder falsche Bedienung des Signals immer nur der Führer. Entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrrichtung stehende oder die Fahrrichtung kreuzende Passanten, sowie die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Radfahrer, Viehtreiber usw. sind durch ein deutlich hörbares Signal rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen. In besonderem Masse besteht die Signalpflicht nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, an unüber-

[1]) 1) Rechts fahren, links überholen:
Belgien,
Dänemark,
Frankreich,
Italien mit Ausnahme von Mailand.
Niederlande,
Norwegen,
in Österreich-Ungarn: Kärnten und Küstenland,
Tirol,
Russland,
Schweiz,
Spanien mit Ausnahme von Madrid;
2) Links fahren, rechts überholen:
Grossbritanien,
in Italien: Mailand,
Luxemburg,
Österreich-Ungarn mit Ausnahme von Kärnten und Küstenland,
Tirol,
Portugal,
Schweden,
in Spanien Madrid.

sichtlichen Stellen, wie Strassenbiegungen, Strassenkreuzungen, Strassenmündungen, Ein- und Ausfahrt von Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen, usw. Im Gegensatz zum Kammergericht[1]), das Warnungssignale an Strassenkreuzungen nur dann für notwendig erachtet, wenn warnungsbedürftige Menschen in der Nähe sind, steht das Reichsgericht[2]) auf dem Standpunkte, dass auf Strassenkreuzungen stets Warnungssignale zu geben sind. Nach BRV. § 19 sind die Signale rechtzeitig abzugeben; bei Glätte oder Schnee ist das Warnungszeichen besonders früh abzugeben[3]); es ist sofort einzustellen, wenn Pferde oder andere Tiere unruhig oder scheu werden.

Als Folgen der Verletzung der Signalpflicht ergeben sich zivil- und strafrechtliche Haftung für den daraus entstehenden Schaden; jedoch begründet das Unterlassen des Signals keine Haftung, wenn der Fuhrwerkskutscher oder Passant das Auto hat kommen sehen. Die Fahrgeschwindigkeit muss natürlich jederzeit so eingehalten werden, dass Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden; auf unübersichtlichen Wegen, bei Nebel oder nach Eintritt der Dunkelheit auf schlüpfrigem Boden, überall da, wo lebhafter Verkehr herrscht, muss langsam und vorsichtig gefahren werden, damit das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann. Unübersichtlich ist ein Weg nicht nur, wenn er infolge seiner natürlichen Beschaffenheit nicht übersehen werden kann, sondern auch, wenn seine Uebersichtlichkeit durch auf der Fahrbahn befindliche Hindernisse vorübergehend ganz oder teilweise aufgehoben ist[4]). Ein Verschulden des Führers

---

[1]) Urt. v. 22. X. 12, Weitz, Autorechtliche Entscheidungen 6. Nachtr. Teil I.

[2]) RGStr. v. 3. VI. 12; Autorecht 1914, 7.

[3]) RG. VI. 14. XI. 12; Recht 1913 Heft 15/16 Nr. 2184.

[4]) OLG. München 2. IX. 10; Eisenb. Entsch. 27, 302, DJZ. 27. Spr. 124.

liegt vor, wenn er kein Signal gibt und an einem haltenden Wagen mit unverminderter Schnelligkeit vorbeifährt[1]). Beispielsweise ist das Befahren einer kurvenreichen glitschigen Gebirgsstrasse mit 25 km Geschwindigkeit als grobe Fahrlässigkeit aufzufassen[2]).

Wird der Führer gewahr, dass ein Pferd vor dem Automobil unruhig wird, so muss er unbedingt anhalten evtl. den Motor abstellen, bis das Tier vorbei ist[3]).

Die Geschwindigkeit wird bekanntlich durch Polizeibeamte, die mit einer Stoppuhr versehen sind, gemessen. Die Beamten messen in der Regel eine Strecke von 200 m, die meist durch Bäume, Telegraphenstangen, Laternenpfähle etc. obgegrenzt wird ab, und mit der Stoppuhr diejenige Zeit, die ein vorbeifahrendes Kraftfahrzeug gebraucht, um die Stoppstrecke zu durchfahren; laut einer Tabelle wird sodann die Stundengeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs ermittelt. Dass es sich hierbei um ganz genaue Messungen handeln muss — ein Bruchteil einer Sekunde kann schon einen Unterschied von einigen Kilometern in der Stundengeschwindigkeit ausmachen, — um zu einem richtigen, der Tatsächlichkeit entsprechenden Resultat zu kommen, leuchtet ohne weiteres ein. Die Geschwindigkeitsmessungen mittels Kontrolluhren können nur dann ein zuverlässiges Ergebnis geben, wenn Anfang und Ende der in Frage kommenden Strecken derartig gewählt sind, dass diejenigen Personen, die die Geschwindigkeitsmessungen vornehmen, mit zweifelsfreier Sicherheit sowohl denjenigen Moment erfassen können, in welchem der Wagen, dessen Geschwindigkeit gemessen werden soll, in die abgesteckte Strecke hineinfährt, als auch denjenigen Augenblick, in welchem er diese Strecke wieder verlässt.

---

[1]) RG. 12. III. 13, JW. Beil. 66 Nr. 153.

[2]) RG. I StrSen. 980/10.

[3]) OLG. Stuttgart, 3. V. 10; Württemberg Z. 10. 300 DJZ, 23. Spr.

Sind Anfangs- und Endpunkte nicht derart gewählt, dann können zu leicht Schätzungsfehler vorkommen; diese fallen aber bei einer so kurzen Strecke wie 200 m gar sehr ins Gewicht, auch wenn es sich um geringe Verschätzungen handelt[1]).

§ 4.

Die gesetzliche Zwangsversicherung des Führers.

Der Dienstherr ist gesetzlich verpflichtet, den Führer gegen Krankheit, Unfall, Invalidität und Alter zu versichern[2]). Versicherungspflichtig ist jeder Berufsfahrer, wobei es gleichgültig ist, ob dieser in einem gewerblichen Betriebe arbeitet oder in Privatdiensten steht.

Da es sich bei der Versicherung des Führers im Gegensatz zur privaten Versicherung um eine Angelegenheit öffentlichrechtlichen Inhalts handelt, ist das Recht auf Rente, wie auch bei allen Berufen, so auch beim Führer, nicht von der Zahlung von Prämien abhängig, ja nicht einmal von der Anmeldung des Versicherungspflichtigen zur Versicherung. Es treten vielmehr Berechtigung und Verpflichtung ipso iure mit der Begründung des Arbeitsverhältnisses ein, und es handelt sich bei den ganzen Rentenbezügen nicht etwa um privatrechtliche, sondern um öffentlichrechtliche Verhältnisse. Uns interessieren vor allem nun die Leistungen, die die Kasse zu erbringen hat. Dieselben sind verschieden je nach der Art der Versicherung, um die es sich handelt.

Was nun zunächst die Versicherung der Krankheit betrifft, so hat in der Regel jede Kasse für Krankenhilfe, Wochen- und Sterbegeld aufzukommen[3]), und nur in

[1]) Urt. d. 9. Strafkam. d. Kgl. Landger. I in Berlin vom 15. V. 11, Gesch.-Nr.: 17 Nr. 1148, 10/22. Mitgeteilt von Vicekonsul Dreyer vom K. A. C.

[2]) RVO. §§ 165, 537, 1226.

[3]) RVO. § 179.

aussergewöhnlichen Fällen sind Mehrleistungen zu erbringen, die von Fall zu Fall in Hauspflege gemäss § 185 RVO. oder in Hilfsmitteln gegen Verunstaltung und Verkrüppelung nach beendeten Heilverfahren gemäss § 187, Abs. 3 RVO, sowie auch in Zuschüssen für grössere Heilmittel gemäss § 193 RVO. bestehen. Alle baren Leistungen werden nach Grundlohn bemessen. Was nun die Krankenhilfe[1]) betrifft, so wird Krankenpflege und Krankengeld gewährt. Die Krankenpflege, die beim Beginn der Krankheit eintritt, umfasst eine ärztliche Behandlung, die unter allen Umständen gewährt wird, ferner Versorgung mit Arznei, d. h. Drogen und chemischen Erzeugnissen, die laut der Kaiserlichen Verordnung über den Verkehr mit Arzneimitteln vom 22. Okt. 1901 und dem dazugehörigen Verzeichnisse ausschliesslich in Apotheken feilgehalten und verkauft werden dürfen[2]); schliesslich Versorgung mit Brillen, Bruchbändern und anderen kleinen Heilmitteln, deren Anschaffungskosten höchstens ca 20 M. betragen. Was sodann das Krankengeld betrifft, so gilt dies als Ersatz für den dem Versicherten entgangenen Lohn. Die Voraussetzung der Gewährung desselben ist demnach die durch die Krankheit verursachte Unmöglichkeit, seine bisherige Arbeit fortzusetzen. Die Höhe des Krankengeldes beträgt die Hälfte des Grundlohnes für jeden Arbeitstag, an dem der Versicherte arbeitsunfähig ist. In der Regel wird das Krankengeld erst vom vierten Krankheitstage ab bezahlt; tritt jedoch die Arbeitsunfähigkeit erst später als mit dem ersten Tage des Krankheitszustandes ein, so wird das Krankengeld von diesem Tage an gezahlt. Die Dauer der Krankenhilfe beträgt 26 Wochen. Diese Frist läuft vom Beginn der Krankenunterstützung an, wenn das Krankengeld von Anfang an gezahlt war; wird es dagegen erst von einem späteren

[1]) RVO. §§ 182 ff.
[2]) Bek. vom 1. Okt. 1913.

Tage an bezogen und wird zunächst nur Krankenpflege gewährt, so wird die Frist vom Beginn der Zahlung des Krankengeldes an gerechnet. Unterbrechungen, während welcher nur Krankenpflege, aber kein Krankengeld gewährt wird, werden bis insgesamt 13 Kalenderwochen auf die Dauer des Krankengeldbezuges nicht angerechnet. Die Zahlung des Krankengeldes ist über die 26. Woche seit Beginn der Kassenunterstützung hinaus zulässig. An Stelle der Krankenpflege und des Krankengeldes kann die Kasse auch Krankenhauspflege gewähren. Diese besteht in der Unterbringung des Führers in einem Krankenhause einschliesslich Transport, Pflege, Kost, ärztliche Behandlung, Arznei und evtl. Bekleidung. Diese Unterbringung in der Krankenanstalt ist nicht obligatorisch und bedarf der Einwilligung des Kranken dann, falls derselbe entweder einen eigenen Haushalt hat oder im Haushalt seiner Familie wohnt. Die Einwilligung ist frist- und formlos und jederzeit widerruflich. Einer Einwilligung bedarf es nicht, wenn entweder die Art der Krankheit eine Behandlung oder Pflege verlangt, die in der Familie des Erkrankten nicht möglich ist, oder die Krankheit ansteckend ist. Auch bedarf es einer Einwilligung nicht, wenn der Erkrankte bei der häuslichen Behandlung wiederholt vorsätzlich oder fahrlässig der Krankenordnung oder den Anordnungen des behandelnden Arztes zuwidergehandelt hat und somit der Erfolg der Heilung in Frage gestellt wird, oder wenn sein Zustand oder sein Verhalten seine fortgesetzte Beobachtung im Krankenhause erfordert, also hauptsächlig bei Simulation des Patienten. In diesen Fällen soll die Kasse auch möglichst Krankenhauspflege gewähren, wogegen der Erkrankte ein Beschwerderecht bei der Aufsichtsbehörde hat. Evtl. greift diese auch in sehr dringenden und klarliegenden Fällen von selber ein. Bei minderjährigen Personen bis zu 16 Jahren ist die Zustimmung des

gesetzlichen Vertreters erforderlich. Bei Minderjährigen über 16 Jahren genügt die Zustimmung desselben. Ist die Aufnahme des Erkrankten in eine Krankenanstalt geboten, jedoch nicht ausführbar, oder liegt ein wichtiger Grund vor, den Kranken in seinem Haushalt oder seiner Familie zu belassen, so kann die Kasse mit Zustimmung des Versicherten Hilfe und Pflege durch Krankenpfleger, Krankenschwestern oder andere Pfleger gewähren. Dafür kann jedoch das Krankengeld bis zu einem Viertel eingezogen werden. Wird dem Kranken Krankenhauspflege gewährt und hat dieser bisher seinen Angehörigen, d. h. Verwandten und verschwägerten Personen, ganz oder überwiegend Unterhalt gewährt, so ist ein Hausgeld für die Angehörigen im Betrage des halben Krankengeldes zu entrichten.

Beim Tode, gleichgültig worauf dieser zurückzuführen ist, also auch beim Selbstmord und im Falle der Todeserklärung des Versicherten wird ein Sterbegeld gezahlt, das das Zwanzigfache des Grundlohns beträgt[1]). Beim Eintritt des Todesfalles muss der versicherte Führer noch der Kasse angehört haben. Eine Ausnahme gilt jedoch für den Fall, dass der Betreffende zur Zeit seiner Erkrankung der Kasse angehört hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Krankenhilfe an derselben Krankheit gestorben ist. Von dem Sterbegeld werden zunächst die Kosten des Begräbnisses für den Versicherten bezahlt. Der Ueberschuss wird, falls ein solcher noch vorhanden ist, nacheinander an den Ehegatten, die Kinder, Vater, Mutter, die Geschwister des Versicherten gezahlt, sofern sie mit dem Verstorbenen zur Zeit seines Todes noch in häuslicher Gemeinschaft gelebt haben. Fehlt es an Bezugsberechtigten, so verbleibt der Ueberschuss der Kasse.

[1]) RVO. § 201 ff.

Der Anspruch auf Kassenleistungen wird in der Regel mit der Mitgliedschaft begründet, die mit dem Tage des Eintritts in die versicherungspflichtige Beschäftigung beginnt, ohne Rücksicht auf Anmeldung oder Beitragszahlung[1]).

Die Barleistungen der Kasse werden dem Berechtigten mit Ablauf jeder Woche, also nicht pränumerando, sondern postnumerando ausgezahlt[2]).

Leistungen bei Erwerbslosigkeit sind möglich nach § 214 RVO. Die Krankenhilfe ruht in den Fällen des § 216 RVO.

Die Ansprüche des Versicherten gegen die Kasse unterliegen einer Verjährung von 2 Jahren, von dem Tage der Entstehung an gerechnet.

Die Beiträge haben die Arbeitgeber zu entrichten. Je nach den Ortsverhältnissen sind diese entweder portofrei an die Zahlstellen einzusenden, oder sie werden von diesen durch Boten einkassiert. Die Arbeitgeber sind jedoch berechtigt, die Beiträge den Arbeitern vom Lohn in Abzug zu bringen. Die Beiträge sind bar zu leisten und betragen 4 bis 6% des Grundlohnes, d. h. des durchschnittlichen Tagesverdienstes; auch ist es ausschlaggebend, ob der Führer mit oder ohne Beköstigung angestellt ist. Die Arbeitgeber sind verpflichtet, den Führer bei der zuständigen Krankenkasse binnen drei Tagen nach Beginn und Ende der Beschäftigung an — bezw. abzumelden. Vorschriftsmässige Meldeformulare werden in den Geschäftsstellen der Kassen unentgeltlich verabfolgt, sind ausserdem auch anderweitig käuflich. Die Meldungen müssen, abgesehen von sonstigen in den Kassensatzungen vorgesehenen Bestimmungen, mit der Unterschrift (Vor- und Zunahme) des Arbeitgebers versehen sein und die Wohnung und die Betriebsart dessel-

[1]) RVO. § 206.
[2]) RVO. § 210.

ben genau bezeichnet. Aenderungen des Beschäftigungsverhältnisses, welche die Versicherungspflicht berühren, und Aenderungen in den Verhältnissen, die für die Berechnung der Beiträge erheblich sind, sind ebenfalls binnen dreier Tage anzuzeigen. Die Meldungen haben lediglich deklaratorischen Charakter. Wer seiner Pflicht zuwider Versicherungspflichtige nicht anmeldet, kann, falls er vorsätzlich handelt, vom Versicherungsamt mit Geldstrafe bis zu 300 M. und, falls er fahrlässig handelt, mit Geldstrafe bis zu 100 M. bestraft wird[1]). Wer die Vorschriften über die Meldung Versicherungspflichtiger in anderer Weise verletzt, kann mit Geldstrafe bis zu 20 M. belegt werden. Unabhängig von der Strafe zieht der Vorstand der Kasse die rückständigen Beiträge ein. Er kann dem Bestraften ausserdem die Zahlung des Ein- bis Zweifachen der rückständigen Beiträge auferlegen[2]).

Was nun die Unfallversicherung betrifft, so sind die Versicherungsträger die Berufsgenossenschaften, d. h. Verbände gleichartiger Betriebe[3]). Jeder Unternehmer wird, falls er versicherungspflichtige Personen beschäftigt, mit Errichtung des Betriebes Mitglied der Berufsgenossenschaft, die eine öffentliche Genossenschaft mit weitgehender Selbstverwaltung ist. Die Berufsgenossenchaften sind ihrerseits in Sektionen eingeteilt. Dies gilt für den gewerblichen Betrieb. Liegt kein solcher vor, so gehört der Halter des Kraftfahrzeugs der Versicherungsgenossenschaft der Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer zu Berlin[4]) kraft gesetzlichen Zwanges als Mitglied an[5]). Die Genossenschaft ist eine staatliche Einrichtung und umfasst das gesamte Reichsgebiet.

[1]) RVO. § 1489.
[2]) RVO. § 1488.
[3]) 63 an der Zahl.
[4]) SW. 11, Kleinbeerenstr. 25.
[5]) Prämien betragen nach Fahrklasse B 1,80 M. für jedes Hundert und 90 Pf. für jede angefangene halbe M. des in Betracht kommenden Entgelts.

Was zunächst den Beriff eines Unfalls betrifft, was ja in unserer Arbeit eine ganz besondere Rolle spielt, so gelten als Unfälle alle ärztlicherseits erkennbaren körperlichen Beschädigungen, von denen der Versicherte unfreiwillig durch ein von aussen auf ihn einwirkendes Ereignis getroffen wird.

Was sodann die Leistung bei Körperverletzungen im allgemeinen betrifft, so wird vom Beginne der 14. Woche nach dem Unfall Krankenbehandlung und eine Rente für die Dauer der Erwärbsunfähigkeit gewährt[1]). Statt dessen kann Heilanstaltspflege[2]) eintreten. Bis zum Ablauf der 13. Woche nach dem Unfall springt die Krankenversicherung ein. Besteht jedoch keine solche, so tritt die Unfallversicherung sofort ein. Ein Regressanspruch gegen dritte Personen, die den Unfall schuldhaft oder vorsätzlich herbeigeführt haben, geht kraft Gesetzes auf die Berufsgenossenschaft über[3]). Ueber das Verfahren selbst ist zu bemerken, dass der Unfall zunächst durch einen Sektionsbeamten festgestellt und genauer untersucht wird. Auf Grund des Ergebnisses sendet dieser dem Verletzten einen Schiedsbescheid zu, wogegen der Einspruch[4]) an die Berufsgenossenschaft eingelegt werden kann. Gegen die Entscheidung derselben, die den Charakter eines Endurteils im Sinne der ZPO. hat, gibt es Berufung an das Oberversicherungsamt, dagegen Rekurs an das Reichsversicherungsamt oder Landesversicherungsamt. Die zugesprochene Rente beträgt, solange der Verletzte infolge des Unfalles völlig erwerbsunfähig ist, $^2/_3$ des nach §§ 563 und 570 RVO. berechneten Jahresverdienstes. Dies ist die Vollrente[5]). Ist der Verletzte aber

[1]) RVO. § 558.
[2]) RVO. § 597.
[3]) RVO. § 1542.
[4]) RVO. §§ 1771, 1779.
[5]) RVO. § 559 Nr. 1.

nur teilweise erwerbsunfähig, d. h. vermag dieser nicht mehr soviel zu verdienen, wie ein gesunder Mensch in seinen Verhältnissen verdienen kann, so erhält er den Teil der Vollrente (Teilrente[1]), der dem Masse der Einbusse an Erwärbsfähigkeit entspricht[2]). Auf Antrag des Rentenempfängers kann der Vorstand der Genossenschaft statt der Rente Aufnahme in ein Invalidenhaus, ein Waisenhaus oder eine ähnliche Anstalt gewähren[3]).

Bei Eintritt des Todes des Versicherten infolge eines Betriebsunfalles wird neben der Leistung für versuchte Heilung von den Berufsgenossenschaften noch ein Sterbegeld geleistet, das den 15. Teil des Jahresarbeitsverdienstes, mindestens jedoch 15 M. beträgt, und eine vom Todestag des Versicherten laufende Rente an die Hinterbliebenen[4]). Diese besteht in einem Bruchteil des Jahresarbeitsverdienstes, der nach §§ 888 und 595 RVO. berechnet wird. Hinterlässt der Verstorbene eine Witwe, Kinder oder Verwandte aufsteigender Linie, die er wesentlich aus seinem Arbeitsverdienst unterhalten hat, so erhalten diese eine Rente nach Massgabe der §§ 588, 589, 593, 594 RVO.

Was schliesslich die Invaliden- und Altersversicherung betrifft, so gibt es hier sowohl eine Versicherungspflicht, wie auch eine Versicherungsberechtigung. Denn einerseits sind alle Personen über 16 Jahren ohne Rücksicht auf den Betrieb versicherungspflichtig[5]) (klebepflichtig), anderseits ist eine freiwillige Versicherung

[1]) RVO. § 559 Nr. 2.

[2]) Die Höhe der Rente wird berechnet nach der Formel:

$$X = \frac{a \cdot x \cdot A}{100}, \text{ wobei}$$

A der massgebende Jahresverdienst und a die Prozentzahl der Einbusse an Erwerbsfähigkeit dargestellt.

[3]) RVO. § 597.

[4]) RVO. § 586.

[5]) RVO. § 1226.

zulässig[1]). Die Träger der Versicherung sind die Landesversicherungsanstalten[2]). Das Beitragsverfahren ist dermassen geregelt, dass die Beiträge durch die von jeder Versicherungsanstalt für deren Bezirk ausgegebenen Beitragsmarken eingezogen werden[3]).

Die Einrichtung der Beiträge fällt dem Arbeitsgeber zur Last[4]). Der Arbeitgeber, der den Versicherten die Beitragswoche hindurch beschäftigt, hat für sich und ihn den Beitrag zu entrichten; jedoch ist der Dienstherr berechtigt, die Hälfte der Beiträge von dem Lohne des Führers abzuziehen[5]). Auch der Führer kann selbst den vollen Beitrag entrichten[6]); dann muss ihm aber der Dienstherr die Hälfte des Beitrages ersetzen. Ein Vertrag, wonach der Führer allein den ganzen Beitrag zu leisten hat, darf nicht abgeschlossen werden und ist sogar strafbar[7]).

Die Höhe der Beiträge richtet sich nach der Höhe des Jahresverdienstes des Führers und vor allem danach, ob der Führer mit oder ohne Beköstigung in den Betrieb aufgenommen ist, weshalb für die Berechnung 5 Lohnklassen eingerichtet sind[8]).

Den Gegenstand der Versicherung bilden Invaliden- oder Altersrenten, Hinterbliebenenrenten, Witwengeld und Waisenaussteuer für Hinterbliebene[9]).

---

[1]) RVO. § 1243/44.
[2]) RVO. § 1326 ff.
[3]) RVO. § 1411 ff.
[4]) RVO. § 1428.
[5]) RVO. § 1432.
[6]) RVO. § 1439.
[7]) RVO. §§ 139, 140.
[8]) I. Lohnklasse bis zu 350 M.
II. „ von mehr als 350 bis 550 „
III. „ „ „ „ 550 „ 850 „
IV. „ „ „ „ 850 „ 1150 „
V. „ über 1150 „
(RVO. § 1245)
[9]) RVO. § 1250.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Invalidenrente[1]) sind: Nachweis der Invalidität, deren Begriff im § 1255 RVO. festgelegt ist, Erfüllung der Wartezeit und Aufrechterhaltung der Anwartschaft; die der Altersrente[1]) sind: Nachweis des vollendeten 70. Lebensjahres, Erfüllung der Wartezeit und Aufrechterhaltung der Anwartschaft. Die Voraussetzungen der Hinterbliebenenfürsorge[2]) sind der Nachweis, dass der Verstorbene zur Zeit seines Todes die Wartezeit erfüllt hat und die Anwartschaft nicht verloren hat. Für Witwengeld, Witwenrente und Waisenrente sind ähnliche Erforderungen gegeben.

Die Versicherungsleistungen der Versicherungsanstalt bestehen[3]) aus einem festen Reichszuschuss, einem Anteil der Versicherungsanstalt, einem Beitrag des Versicherten. Bei etwaiger Konkurrenz der drei Renten wird nach dem Grundsatze verfahren, dass die höhere Rente vorgeht, die niedere dagegen fortfällt. Zuwiderhandlungen gegen die gesetzliche Zwangsversicherung werden nach Massgabe der §§ 1487—1500 RVO. bestraft.

Neben den oben erwähnten drei Arten der gesetzlichen Zwangsversicherung des Führers gibt es noch eine sog. freiwillige Zusatzversicherung[4]) die der Führer freiwillig neben seiner Zwangsversicherung eine Zusatzversicherung eingehen kann. Er erhält dann im Falle eintretender Invalidität eine Zusatzrente, deren Höhe sich nach der Anzahl der eingeklebten Zusatzmarken und der Dauer der Versicherung richtet. Diese Anwartschaft auf Zusatzrente erlischt niemals. Für jede Zusatzmarke, die der Führer eingeklebt hat, erhält er als jährliche Zusatzrente sovielmal 2 Pfennig, als beim Eintritt der Invalidität Jahre seit Verwendung der Zusatz-

[1]) RVO. § 1251.
[2]) RVO. § 1252.
[3]) RVO. § 1284 ff.
[4]) RVO. §§ 1070—1075.

marke verflossen sind. Beträgt die Zusatzmarke nicht mehr als 60 M. jährlich, so wird auf Antrag des Versicherten eine einmalige Abfindung in Höhe des Kapitalwertes gezahlt.

§ 5.

Rechtliches Verhältnis zwischen Kraftfahrlehrer und Kraftfahrschüler einerseits und zwischen dem Eigentümer des Kraftfahrzeugs und dessen Führer anderseits.

Der Kraftfahrlehrer untersteht dem Unterrichtsminister. Kraftfahrschüler gelten nicht als Lehrlinge, sondern als Arbeiter im Sinne des § 1 GO. Der Kraftfahrlehrer hat die Kosten der durch Betriebsunfälle veranlassten Erkrankungen von Kraftfahrschülern als ein die Ausbildung ausübender Betriebsunternehmer zu tragen[1]). Er ist ferner kranken-und invaliditätsversicherungspflichtig. Empfehlungswert ist, dass der Kraftfahrlehrer entweder einer Berufsgenossenschaft angehört oder sich in einer privaten Versicherungsgesellschaft gegen Unfälle der Fahrschüler versichert. Das rechtliche Verhältnis zwischen dem Halter des Kraftfahrzeugs und seinem Führer ergibt sich aus den Vorschriften des BGB. über den Dienstvertrag[2]). Derjenige, der einen Kraftfahrzeugführer annimmt, muss mit der erforderlichen Sorgfalt feststellen: seine körperlichen, technischen und sittlichen Eigenschaften und Kenntnis der einschlägigen Polizeivorschriften, die zum Schutze von Leben und Gesundheit der Strassenpassanten erlassen sind. Das Reichsgericht geht sogar weiter und fordert noch Kenntnis der Vorschriften derjenigen Länder, durch die er fährt, mithin auch aller Landesrechte[3]). Der Dienstvertrag des Auto-

[1]) Vgl. Urt. des Bay. Verwaltungsgerichtshofes vom 13. VII. 1912, mitgeteilt von der Redaktion des Berl. Lokalanzeiger.

[2]) §§ 254, 347, 611/21, 623/26, 628/30, 760, 843/46.

[3]) RGZ. v. 6. II. 08, Soergel 1911, Nr. 975.

mobilbesitzers mit seinem Führer ist formlos und stempelfrei. Es empfiehlt sich jedoch, ihn stets schriftlich abzufassen, um späteren Misshelligkeiten vorzubeugen. Der Führer ist kein technischer Angestellter, sondern entweder Gewerbegehilfe[1]), wenn er in einem Gewerbebetriebe tätig ist, oder er zählt zum Gesinde[2]), wenn er im Privatdienste steht und in die häusliche Gemeinschaft des Dienstherrn aufgenommen ist.

[1]) GO. § 41.
[2]) Gesinde Ordnung.

Vierter Teil.

Die Haftpflicht.

A. Haftpflicht im Falle der Tötung oder Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen und bei Sachbeschädigung kraft Betriebes.

§ 1.

Begriffsmerkmale des Halters und eines Betriebsunfalles.

Die Haftpflicht im Falle der Tötung oder Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen und bei Sachbeschädigung ist im KFG. ausführlich geregelt. Erst subsidiär kommen die Vorschriften des BGB. in Anwendung. Die Haftung nach KFG. ist eine Gefährdungshaftung. Der Automobilhalter haftet kraft Betriebes und es kommt daher auf ein Verschulden nicht an. Die Haftungsgrundsätze des BGB. stehen bekanntlich auf dem Boden des Verschuldungsprinzips; hiernach haftet der Halter nur, falls ihm ein Verschulden zur Last fällt. Darin liegt der Unterschied zu der schärferen Haftung nach KFG., welches nur bei Betriebsunfällen in Anwendung gelangt, während das BGB. alle übrigen Fälle regelt. Die Aufstellung des Grundsatzes, dass die Ersatzpflicht ein Verschulden voraussetze, entbehrt nicht der inneren Begründung, ist vielmehr das Ergebnis einer höheren Kulturentwicklung. Die ausserordentliche Vielgestaltigkeit

des Verkehrs bringt es mit sich, dass der Einzelne, der einen Gefährdungsbetrieb eröffnet, für alle Schädigungen Dritter auch dann aufzukommen hat, wenn ihm ein Verschulden zur Last nicht gelegt werden kann. Man kann in solchem Falle vielleicht zweckmässig von quasi-Delikten sprechen.

Es ist zunächst der Begriff des Automobilhalters zu erörtern. Es haftet aus Betriebsunfällen nach KFG. der Halter des Kraftfahrzeugs. Leider ist der Begriff des Halters im KFG. nicht definiert; auch ist die Wissenschaft und Literatur bisher zu keiner einheitlichen Begriffsbestimmung gelangt[1]). Den Begriff „Halter" als solchen kennt bisher nur das BGB. im § 833 in der Form des Tierhalters. Analog dieser Formulierung und unter Zuhilfenahme der Motive zum Entwurf II des KFG. ist als Halter im Sinne des Gesetzes anzusehen: wer das Kraftfahrzeug zur Zeit des Unfalles für eigene Rechnung im Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel (Oel, Benzin) beschafft und die Reparaturen vornehmen lässt, also diejenige umfassende Verfügungsgewalt über das Fahrzeug hat, die ein solcher Gebrauch veranlasst, ohne dass es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Niessbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Es ist lediglich notwendig, dass das Rechtsverhältnis desjenigen, der als Halter in Anspruch genommen wird, zu dem Kraftfahrzeug sich auf einen Zeitraum von gewisser Dauer erstreckt und sich nicht in einem einzigen Verwendungsakt erschöpft. Da man hierbei von der wirtschaftlichen Beziehung ausgeht, so ist nicht derjenige als Halter anzusehen, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich, sei es unentgeltlich überlassen wird, wenn der Ueberlassende

[1]) Vgl. die Definition der verschiedenen Kommentare in Isaac, Komm. 101/102.

nach wie vor die Kosten trägt, die durch Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeugs verursacht werden. Die Merkmale des Begriffs Halter, sind demnach: **Verwendung des Kraftfahrzeugs zur Zeit des Unfalls für eigene Rechnung, und eine gewisse Dauer dieses Rechtsverhältnisses.** In diesem Sinne hat sich auch das Reichsgericht in ständiger Judikatur entschieden[1]).

Fahrzeughalter ist nicht, wer den Kraftwagen zur Probefahrt benutzt[2]). Der Eigentümer eines Kraftfahrzeugs hört damit nicht auf, Halter zu sein, dass er den Wagen zum Zweck der Ausbesserung einem Dritten überlässt; unternimmt nun dieser, um die Fehler des Fahrzeugs zu ergründen, mit dem Führer des Eigentümers eine Ausfahrt, so ist für diese der Eigentümer als Halter des Fahrzeugs anzusehen[3]).

Als zweite Voraussetzung der Haftung des Halters wird gefordert, dass es sich um einen Betriebsunfall handelt. Das schädigende Ereignis muss mit dem Betriebe des Kraftfahrzeugs in einem inneren ursächlichen und in einem äusseren rechtlichen und örtlichen Zusammenhange stehen. Eine allgemeine Regel darüber, wann sich ein Kraftfahrzeug im Betriebe befindet oder nicht, aufzustellen, ist unmöglich. Zunächst lässt sich folgendes sagen: Jedenfalls ist ein Kraftfahrzeug im Betriebe stets während der Fahrt; es fallen also hierunter in erster Linie die alltäglichen Zusammenstösse, Personen- und Sachverletzungen auf der Strasse etc.; weiterhin aber findet ein Betrieb nicht nur dann statt, wenn die maschinellen Funktionen des Fahrzeugs in Tätigkeit sind. Vielmehr ist ein Kraftfahrzeug auch dann, wenn es sich auf schiefer Ebene mit ausgeschalte-

[1]) RGZ. Entsch. 52, 117; 55, 166; 62, 79; 66, 1; 77, 349; 78, 180; 79, 312. JW. 1912 S. 89; vgl. über den rechtsähnlichen Begriff des Tierhalters im Komm. d. RGR. Bem. 4 zu § 833 und die dort angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts, sowie JW. 1911, 218, 279.

[2]) RGZ. 16. 12. 12; Soergel 1913 Nr. 584.

[3]) RGZ. 2. V. 12, Soergel 1912 Nr. 1955, 1956, 1957.

nem Motor bewegt, im Betriebe. Ja, es ist ein Fahrzeug, das auf der Strasse hält, ebenfalls als im Betriebe anzusehen. Dagegen gilt ein Kraftfahrzeug als nicht im Betriebe, wenn es in defektem Zustande eingeschleppt wird. Es ist vielmehr dann nur eine tote Last; ereignet sich jedoch ein Unfall, der auf die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs als solches zurückzuführen ist, wie z. B. Explosion des Benzinbehälters, so ist dieser als im Rahmen des Betriebes anzusehen. Dem Verletzten liegt es nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ob, den inneren Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs und dem Unfall nachzuweisen.

Ganz eigenartig war ein Betriebsunfall, wie er der Beurteilung des Reichsgerichts am 5. Februar 1912 vorlag[1]). Es war ein Automobil gegen einen Laternenpfahl gefahren, wobei ein Teil des letzteren auf den Wagen gefallen war und ihn an der Weiterfahrt hinderte; es wurde entschieden, dass der Unfall, der sich dadurch ereignete, dass die Fahrgäste den die Weiterfahrt hindernden Teil des Mastes auf die Strasse warfen und dabei einen Passanten verletzten, als Betriebsunfall anzusehen sei, wenn die Handlung den Zweck hatte, den Wagen wieder flott zu machen und wenn die Fahrgäste auf ausdrückliches Ersuchen oder mit stillschweigender Billigung des Fahrzeughalters oder seiner Leute handelten. Es soll sich in einem derartigen Falle keineswegs etwa um ein unabwendbares Ereignis handeln.

§ 2.

Grenzen der Haftung des Halters.

Mit Rücksicht auf die ausserordentlich leichte Inanspruchnahme des Halters hat das KFG. die Haftung desselben in ganz bestimmter Weise abgegrenzt[2]). Es hin-

[1]) Soergel 1912 Nr. 1555.

[2]) §§ 7, 10/13.

dert die Parteien natürlich nicht, die Haftung vertraglich in bestimmter Weise abzuändern. Nach § KFG. hat der Halter beim Vorliegen eines Betriebsunfalles dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Für die Berechnung des Schadenersatzes gelten die Vorschriften der §§ 249 und 252 BGB.

Im Falle der Tötung einer Person hat der Halter zu ersetzen die Kosten der versuchten Heilung, der Beerdigung und denjenigen Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, dass während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist. War der Getötete einem Dritten gegenüber zur Gewährung des Lebensunterhalters gesetzlich (nicht vertraglich) verpflichtet[1]), und ist dem Dritten nun durch den Tod das Recht auf Unterhalt entzogen worden, so ist er ihm auch insoweit zum Schadenersatz verpflichtet, als der Getötete während der mutmasslichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhaltes verpflichtet war.

Im Falle der Verletzung einer Person dagegen hat der Halter zu ersetzen die Kosten der Heilung[2]) und den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, dass infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist. Voraussetzung ist jedoch, dass dem Verletzten nach seinen Erwerbsverhältnissen tatsächlich ein Verdienst infolge des Unfalles und seiner Folgen verloren geht. Dies würde z. B. nicht gegeben sein bei einem Kapitalisten, der lediglich von den Zinsen seines Vermögens lebt und zur Zeit des Unfalles von seiner Erwerbsfähigkeit keinen Ge-

[1]) Diese gesetzliche Verpflichtung, liegt vor in den §§ BGB. 1345, 1350, 1360, 1361, 1587 ff., 1601 ff., 1708, 1715, 1736, 1739, 1757, 1762 ff.

[2]) Sie umfasst Arztkosten, Apotheke, Operationen, Pflege, Badereisen etc.

brauch macht und auch aller Voraussicht nach in Zukunft keinen Gebrauch machen wird. Erleidet er jedoch infolge des Unfalles eine Vergrösserung seiner Ausgaben, so ist dies natürlich als ein Vermögensnachteil anzusehen. Würde jedoch der Kapitalist in die Lage kommen, später von seiner Erwerbsfähigkeit Gebrauch machen zu müssen, so ist für ihn nur die Feststellungsklage gegeben, die bei noch nicht erwerbsfähigen Kindern stets am Platze ist.

Als Maximalgrenze der Haftung des Halters gilt:

1) im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen ein Kapitalbetrag von 50000 M. oder ein Rentenbetrag von jährlich 3000 M.;
2) im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen bei demselben Betriebsunfall ein Kapitalbetrag von ingesamt 150000 M. oder ein Rentenbetrag von insgesamt 9000 M.;
3) bei Sachbeschädigung, auch wenn bei einem und demselben Betriebsunfall mehrere Sachen beschädigt worden ist, der Betrag von 10000 M.

Uebersteigen die von dem Ersatzberechtigten geforderten Entschädigungen in den Fällen 2 und 3 die Maximalgrenze, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zum Maximalbetrage steht[1]).

---

[1]) Beispiel 1: Es fordern: A 40 000 M.
B 60 000 „
C 50 000 „
D 30 000 „

Die Gesammtsumme der geforderten Entschädigung beträgt 180 000 M;
da nun aber nur 150 000 M. zur Verfügung stehen, so verringern sich die Ansprüche im Verhältnis von 5 : 6. Es erhält demnach:

A 40 000 . 5 6 = 33 333,33 M.
B 60 000 . 5 6 = 50 000,00 „
C 50 000 . 5 6 = 41 666,66 „
D 30 000 . 5 6 = 25 000,00 „

Der Schadenersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten ist durch eine auf drei Monate im voraus zu entrichtende Geldrente zu leisten[1]). Auf eine andere Zahlungsart darf der Richter nicht erkennen[2]). Die Rente muss in Geld der Reichswährung gezahlt werden, eine Naturalrestitution genügt nicht. Statt der fortlaufenden Zahlung der Rente kann der Verletzte bei Vorliegen eines wichtigen Grundes eine sofortige Abfindung durch Kapital verlangen. Bei nachträglicher Aenderung der Verhältnisse ist die berümte Aenderungsklage aus § 323 ZPO. auf Herabsetzung oder Erhöhung der Rente gegeben. Die Rente ist unpfändbar.

Was schliesslich das Schmerzensgeld anbetrifft, so lässt sich eine allgemeine Regel darüber nicht aufstellen. Die Grundlage für alle privatrechtlichen Ansprüche bildet das Bürgerliche Gesetzbuch, dessen Vorschriften nur insoweit nicht zur Anwendung gelangen, als in Spezialgesetzen abweichende Bestimmungen getroffen sind. Das KFG. regelt nun ausschliesslich die Ansprüche aus dem materiellen Schaden, während das BGB. neben diesen auch die aus dem immateriellen regelt. Da nun das KFG.

Beispiel 2: Bei Sachbeschädigung fordern:

A	4 000 M.
B	6 000 „
C	3 000 „
D	2 000 „

Die Summe der geforderten Entschädigungen beträgt 15 000 M. Da nun aber nur 10 000 M. zur Verfügung stehen, so verringern sich die Ansprüche im Verhältnis von 3 : 2. Es erhält demnach

A	2/3 . 4000	= 2666,66 M.
B	2/3 . 6000	= 4000,00 „
C	2/3 . 3000	= 2000,00 „
D	2/3 . 2000	= 1333,33 „

[1]) KFG. § 13; BGB. § 843 Abs. 2–4; § 760; ZPO. §§ 798 Ziff. 6, 850 Abs. 1–3.

[2]) RGZ. 9. VII. 08. Entsch. 69, 296.

keine Bestimmung über die Regelung des materiellen Schaden trifft, so kommen insoweit die Vorschriften des BGB. in Anwendung. Unser gesamtes modernes Reichsrecht hat die Tendenz, den immateriellen Schaden nur insoweit zu ersetzen, als sich durch die Gesetzgebung ausdrücklich ergibt. Wird ein immaterieller Schaden im Einzelfalle gänzlich nicht zugebilligt, so bringt das Gesetz damit zum Ausdruck, dass er überhaupt nicht ersetzt werden soll. Da das BGB. auch bei der diesbezüglichen Haftung den immateriellen Schaden berücksichtigt, so steht nichts entgegen, seine Bestimmungen über Schmerzensgeld auch für die Fälle der Automobilhaftung zu übernehmen.

§ 3.

Entlastung des Halters von der Haftung.

Der Halter eines Kraftfahrzeugs wird von seiner Haftung für Betriebsunfälle befreit, wenn ein solcher auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist. Was aber unter einem unabwendbaren Ereignis zu verstehen ist, ist im KFG. nicht besonders erläutert. Es tritt also an uns insbesondere die Frage heran, ob der Begriff nicht identisch ist mit dem bereits längst entwickelten und geläufigen Betriff der höheren Gewalt. Diese setzt im Sinne der herrschenden Theorie und nach der Judikatur des Reichsgerichts[1]) erst dann ein, wenn der Unfall in einem äusseren unabwendbaren, mit dem Betriebe des Kraftfahrzeugs eigentümlichen Gefahren ausser Zusammenhange stehenden Ereignisse seinen Grund hat. Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses nach § 7 Abs. 2 Satz 2 KFG. geht aber weit über den der höheren Gewalt im § 1 RHG. hinaus; er stellt eine Erweiterung des letzteren dar. Ob nämlich ein Ereignis mit einer gewissen Regelmässigkeit wiederzukehren pflegt, ist für den Be-

[1]) RGZ. 3 XII. 06, VI, 112/06, Entsch. 64, 404.

griff der höheren Gewalt von Bedeutung, nicht aber für den des unabwendbaren Ereignisses[1]). Ist der Unfall ursächlich nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs, noch auf ein Versagen seiner Vorrichtungen, ist er insbesondere auf ein Verhalten Dritter oder eines Tieres oder des Verletzten selbst zurückzuführen, mag dieses letztere ein schuldhaftes oder unverschuldetes sein, so gilt er als unabwendbares Ereignis, sofern er nur bei der äussersten Sorgfalt des Halters und des Führers nicht abgewendet werden konnte. Gerade die Fälle des unverschuldeten Hineinlaufens von Kindern in das rollende Fahrzeug, die als höhere Gewalt von der Rechtsprechung zum Reichshaftpflichtgesetz nicht angesehen werden, werden in das unabwendbare Ereignis nach § 7 KFG. einbegriffen, sofern nur der Halter wie der Führer frei von jedem Verschulden sind[2]).

Unabwedbares Ereignis im Sinne des KFG. ist dasjenige Ereignis, welches auch die äusserste Sorgfalt des Halters und Führers nicht abwenden und nicht unschädlich machen kann, und zwar weder durch allgemeine Verkehrungen gegenüber den im allgemeinen vorhersehbaren Gefahren des Betriebes, noch durch die im einzelnen Falle besonders gebotenen Verkehrungen[3]).

Will der Halter die Haftung von sich abwälzen und behauptet er das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne des KFG., so hat er natürlich für die Richtigkeit seiner Behauptung den Nachweis zu erbringen.

§ 4.

Mitwirkendes Verschulden des Verletzten.

Bei der Behandlung der für die Praxis nun ausserordentlich wichtigen Frage, inwieweit das Verschulden

[1]) Soergel 1913 Nr. 414.
[2]) RGZ. 16. XI. 12, 339/12, Soergel 1913 Nr. 414.
[3]) Autorecht 1914, 57.

des Verletzten dem Schädiger als mildernder Umstand angerechnet wird, stehen wir — im Gegensatz zu der Lehre von der culpa — Kompensation des gemeinen Rechts — auf dem Prinzip der Abwägung. Zitelmann spricht hier bekanntlich von dem Prinzip des Verschuldens gegen sich selbst, womit er eben den Gesichtspunkt der Abwägung zum Ausdruck bringen will. Bei der Beurteilung dieser Frage kommt es in erster Linie darauf an, ob und inwieweit der Verletzte sich schuldhaft in die gefährliche Lage gebracht hat[1]). Es ist in Betracht zu ziehen nicht nur das Verhalten des Verletzten unmittelbar vor dem Unfall, sondern auch sein früheres, nicht jedoch sein Verhalten nach dem Unfall, wenngleich der Schädiger für den Schaden, den der Verletzte durch falsche ärztliche Behandlung erleidet, aufzukommen hat[2]). Allein massgebend ist demnach der Kausalzusammenhang zwischen Tun und Erfolg des Schädigers einerseits und Tun und Erfolg des Verletzten anderseits. Beide Personen, Schädiger wie Verletzter, verursachen eine Schadenwirkung, jedoch laufen beide Wirkungen parallel und greifen nicht übereinander. Der Eingriff in die geschützte Rechtssphäre des Verletzten ist demnach ein doppelter: nämlich ein solcher von Seiten des Schädigers und von Seiten des Verletzten. Durch Vergleich und Abwägung dieser beiden eingetretenen Schäden gelangen wir dann zu einem Ausgleich der Schadensersatzansprüche und Feststellung des Masses, inwieweit der eine Schaden den anderen überschreitet. Der Grad des Verschuldens bestimmt dann den Umfang des Schadensersatzes. Selbstverständlich muss es sich bei dieser ganzen Frage auch um ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten handeln. Es kommt daher der Fall hier nicht in Betracht, in dem nur ein Verschulden

[1]) RGZ. v. 6. XI. 11—327/11 — Soergel 1912 Nr. 2014.
[2]) Autorecht 1914 Nr. 4.

des Verletzten vorliegt. Als Verletzter gilt nun bei Körperverletzung der tatsächlich Verletzte, bei Sachbeschädigung derjenige, der tatsächlich die Gewalt über die Sache ausübt und in dieser Herrschaftsstellung beeinträchtigt ist.

§ 5.

Schadenshaftung bei Mitwirken mehrerer Kraftfahrzeuge.

Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht, so haften dem Dritten gegenüber sämtliche Halter der Kraftfahrzeuge als Gesamtschuldner[1]) für den gesamten Schaden, sofern ein Verschulden ihrerseits vorliegt, sonst bis zu der im KFG. bestimmten Maximalgrenze. Im Innenverhältnis haben die Halter gegeneinander einen Regressanspruch, dessen Quoten nicht nach Kopfzahl[2]), sondern nach dem Prinzip der Abwägung berechnet werden.

Bei einem Zusammenstoss zweier Kraftfahrzeuge ist nicht nur die von beiden Seiten zu vertretende Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge, sondern auch mehr oder weniger die schuldhafte Handlungsweise der Fahrzeugführer in Betracht zu ziehen. Sie stellt eine Erhöhung der Betriebsgefahr dar, für die die Fahrzeughalter die Verantwortung zu übernehmen haben[3]).

§ 6.

Doppelte Haftung bei Zusammenstoss von Kraftfahrzeug und Eisenbahn.

Wie leicht Zusammenstösse von Kraftfahrzeugen mit Eisenbahnen (Vollbahn, Kleinbahn) sich ereignen, lehrt die Praxis. Je nachdem sich das Verschulden der beiden Beteiligten entfaltet, gestalten sich die Ersatzverbindlichkeiten verschieden.

---

[1]) BGB. §§ 421, 840.
[2]) KFG. § 17
[3]) RGStr. 2. V. 12 — 260/11 — Soergel 1912 Nr. 1958.

Setzen wir zunächst den Fall, dass Kraftfahrzeug und Eisenbahn kein Verschulden trifft. Vermag sich der Betriebsunternehmer der Eisenbahn und der Halter des Kraftfahrzeugs durch Geltendmachung der Einreden aus § 1 RHG. bezw. §§ 7 und 8 KFG. von ihrer Gefährdungshaftung nicht zu befreien, so haften beide dem Dritten, soweit sich ihre Maximalhaftsummen decken, als Gesamtschuldner, darüber hinaus als Einzelschuldner. Im Innenverhältnis haben beide gegeneinander einen Regressanspruch, dessen Quoten nach dem Prinzip der Abwägung bemessen werden.

Wenn aber Kraftfahrzeug und Eisenbahn den schadenstiftenden Umstand zu vertreten haben, so tritt unbeschränkte Haftung nach BGB. §§ 823 ff ein; beide Unternehmer haften dem Verletzten als Gesamtschuldner, während im Innenverhältnis beide einen Regressanspruch gegeneinander haben, dessen Quoten nach dem Prinzip der Abwägung bemessen werden.

Setzen wir nun den Fall, dass das Kraftfahrzeug allein ein Verschulden trifft, so ist dadurch der Betriebsunternehmer der Eisenbahn von der Haftung prinzipiell noch nicht befreit; denn vermag er sich unter Berufung auf § 1 RHG. von der daselbst festgelegten Gefährdungshaftung nicht zu befreien, dann haftet der Betriebsunternehmer der Eisenbahn nach RHG. allerdings beschränkt bis zur höheren Gewalt, während der Halter des Kraftfahrzeugs unbeschränkt nach BGB. §§ 823 ff. haftet. Beide Unternehmer haften auch hier nach aussen als Gesamtschuldner, jedoch mit der Einschränkung, dass der Betriebsunternehmer nur bis zu seiner Maximalsumme haftet. Der Führer des Kraftfahrzeugs kann sogar gegebenenfalls wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes nach § 315 RStrG. bestraft werden.

Es bliebe nun noch übrig, den Fall zu erörtern, in dem die Eisenbahn allein ein Verschulden trifft. Vermag

sich in einem solchen Falle der Halter des Kraftfahrzeugs durch Geltendmachung der Einrede aus §§ 7 und 8 KFG. von seiner Gefährdungshaftung nicht zu befreien, so haftet er nach KFG. beschränkt, der Betriebsunternehmer der Eisenbahn jedoch unbeschränkt nach BGB. Beide Unternehmer haften aber wiederum auch nach aussen als Gesamtschuldner, jedoch mit der Einschränkung, dass der Halter des Kraftfahrzeugs nur bis zur Maximalsumme haftet.

§ 7.

Doppelte Haftung, wenn ein Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Zugtier gemeinschaftlich verursacht ist.

Verursacht ein Kraftfahrzeug und ein Zugtier gemeinsam einen Schaden, so wird die Haftpflicht, da der § 17 KFG. diesen Fall nicht mehr regelt, nach den Regeln der §§ 823 ff. BGB. beurteilt. Hierbei sind drei Fälle zu unterscheiden, je nachdem auf wessen Seite ein Verschulden vorliegt oder nicht. Es ist in gleicher Weise wie bereits oben im Falle des konkurrierenden Zusammenwirkens von Kraftfahrzeug und Eisenbahn vorzugehen.

Trifft den Führer des Kraftfahrzeugs und den Lenker des Zugtiers ein Verschulden, dann haftet der Halter des Kraftfahrzeugs nach KFG. beschränkt, der Halter des Zugtieres nach § 833 BGB. unbeschränkt, der Führer, wie Lenker des Zugtieres nach § 823 BGB. unbeschränkt als Gesamtschuldner dem Verletzten für den ihm entstandenen Schaden.

Trifft den Führer des Fuhrwerks allein ein Verschulden, so haftet dann der Halter des Kraftfahrzeugs nach KFG. beschränkt, der Lenker des Zugtiers nach BGB. unbeschränkt. Die Haftung des Dienstherrn, der Tierhalter bleibt, besteht nach §§ 833/840 BGB. unbeschränkt fort. Nach aussen hin haften alle dem Dritten als Gesamtschuldner, jedoch mit der Massgabe, dass der

Halter des Kraftfahrzeugs nur bis zu seiner Maximalsumme haftet. Im Innenverhältnis hat der Halter des Kraftfahrzeugs und der Tierhalter einen Regressanspruch gegen den Lenker des Zugtieres, dessen Quote nach dem Prinzip der Abwägung berechnet wird.

Für die Beurteilung des Verschuldens des Führers des Kraftfahrzeugs ist von Bedeutung die Befolgung bezw. Nichtbefolgung der Vorschrift über das Anhalten bei Scheuwerden von Zugtieren[1]). Ein Verschulden des Führers ist gegeben, wenn er nicht langsam fährt oder anhält, wenn er merkt, dass das Zugtier scheu wird, oder wenn der Lenker desselben ihn durch Zuruf oder Zeichen aufmerksam macht, dass die Tiere bereits scheu wären oder das Scheuen zu befürchten sei und er diese Zeichen überhört[2]). Anderseits ist der Lenker des Zugtiers bei Verlust seiner Ansprüche verpflichtet, sein störrisches Zugtier bei Begegnung mit Kraftfahrzeugen am Kopfe zu führen, sonst handelt er in hohem Grade fahrlässig[3]).

§ 8.

Strolchen.

Wird das Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen widerrechtlich in Betrieb gesetzt, so haftet nicht der Halter des Fahrzeugs für Betriebsunfälle, sondern derjenige, der das Fahrzeug widerrechtlich in Betrieb setzt. Liegt nun in einem solchen Falle ein strafrechtlicher Tatbestand vor? Dies ist in Prinzip zu verneinen; denn strafrechtlich kann das Strolchen nur bestraft werden, wenn der Täter das im Automobiltank befindliche fremde Benzin und Oel zu der „schwarzen Fahrt" benutzt hat. Dann wird nämlich der Dritte, da er eine bewegliche Sache einem anderen fort-

[1]) BRV. § 20 Abs. 1.
[2]) RGZ. JW. 1906 S. 681.
[3]) RGZ. vom 5. VII. 13 — 162/13 — Autorecht 1913, 458.

genommen hat, in der Absicht, sich dieselbe rechtswidrig anzueignen, wegen Diebstahls bestraft[1]). Hinsichtlich des Fahrzeugs selbst liegt natürlich ein strafloses furtum usus vor.

Benutzt der Dritte nun aber bei der widerrechtlichen Inbetriebnahme des Fahrzeugs eigenes Benzin und Oel, so ist de lege lata eine Bestrafung nicht möglich.

Im übrigen haftet der Dritte nach BGB. §§ 823 ff. für jeglichen bei der Fahrt angerichteten Schaden, also auch für Beschädigung des fremden, widerrechtlich in Betrieb genommenen Fahrzeugs.

Leider trifft das KFG. keine Bestimmung über Fahrten, die zwar mit Wissen und Willen des Halters vom Führer unternommen werden, aber entweder in anderer Weise ausgeführt oder ohne Wissen und Willen des Halters verlängert werden. Die rechtliche Beurteilung dieser Frage ist nicht unzweifelhaft. Jedenfalls wird man sich der Ansicht des Reichsgerichts als der massgebenden anschliessen, dass eine vom Dienstherrn angeordnete Fahrt, die vom Führer in anderer Weise ausgeführt oder ohne Wissen des Halters verlängert wird, nicht ohne weiteres als Strolchen zu betrachten ist. Denn eine Abweichung von einem Auftrage nach einer vom Auftraggeber gewollten und erfolgten Inbetriebsetzung von Seiten des Angestellten, sowie die Fortsetzung und Ausdehnung der begonnenen Betriebstätigkeit des Wagens ausserhalb der vorgeschriebenen Weglinie stellen an sich keine neue Inbetriebsetzung dar. Es ist das auch dann nicht der Fall, wenn die Betriebstätigkeit z. B. durch Aufenthalt des Fahrzeuglenkers in Wirtschaften oder zu Geschäfts- und Privatbesuchen Unterbrechungen erleidet, sofern diese nicht eine vollständige Inruhesetzung des Fahrzeugs, eine Beendigung der Reise bedeuten, auf

[1]) RStG. § 242.

die dann natürlich nur eine neue Reise nach einer neuen Inbetriebsetzung des Fahrzeugs erfolgen kann[1]).

§ 9.

Ausschliessung der Haftung des Halters nach KFG., ausschliessliche Haftung nach BGB. und Verlust der Ansprüche.

Die Gefährdungshaftung des Halters nach KFG. ist in drei Fällen ausgeschlossen[2]). Zunächst ist es der Fall, wenn der Verletzte oder die beschädigte Sache zur Zeit des Unfalls durch das verunglückte Fahrzeug befördert wird, wobei es auf die rechtliche Natur der Beförderung nicht weiter ankommt, vielmehr die faktische Tatsache zur Zeit des Unfalls genügt, sodann wenn der Verletzte beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war. Hierunter fallen Führer, Mitfahrer, Fahrlehrer, Fahrmeister und sonstige Beschäftigte, nicht jedoch die Prüfung abnehmenden amtlichen Sachverständigen. Endlich ist die Gefährdungshaft des Halters ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein Lastfahrzeug verursacht ist, das auf ebener Bahn eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/Std. nicht überschreiten kann. In diesen Fällen treten subsidiär die Haftpflichtvorschriften des BGB. §§ 823/831, 840 ein.

II.

Die eben besprochenen Ansprüche aus §§ 7—13 KFG. verjähren nach § 14 KFG. in 2 Jahren, ein aus § 823 BGB. begründeter Anspruch nach BGB. § 852 in 3 Jahren von dem Zeitpunkte an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat; ohne Rücksicht auf diese Kenntnis verjähren alle Ansprüche in 30 Jahren von der Begehung der Handlung an. Ist jedoch ein Anspruch durch Endur-

[1]) RGZ. v. 19. IX. 1911 Entsch. Bd. 77, 349.
[2]) KFG. § 8.

teil, Versäumnisurteil, Anerkenntnisurteil oder Vergleich, jedoch nicht Zwischenurteil, rechtskräftig festgestellt, so tritt die Verjährung erst in 30 Jahren vom Datum der Rechtskraft ein. Auf die Unterbrechung und Hemmung der Verjährung finden die Vorschriften des BGB §§ 202 ff.

§ 10.

Haftung des Führers neben dem Halter des Kraftfahrzeugs.

Unter Umständen kann, wie bereits schon verschiedentlich berührt, neben dem Halter auch der Führer des Kraftfahrzeugs für durch Betriebsunfälle angerichtete Schäden zur Haftung herangezogen werden. Wird nämlich beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, so ist der Führer des Kraftfahrzeugs gemäss § 18 KFG. in dem Rahmen der §§ 8—15 KFG. neben dem Halter ebenfalls zum Schadenersatz verpflichtet, jedoch ist die Ersatzpflicht vom Nachweise seines Verschuldens abhängig. Es haften dann nach aussen hin Halter und Führer als Gesamtschuldner für den ganzen Schaden, während im Innenverhältnis der Schadenersatz nach Kopfteilen bemessen wird. In dieser Beziehung besteht also zwischen der Automobilhaftung und der Tierhalterhaftung kein Unterschied insofern, als der Tierhüter, den man in dieser Beziehung mit dem Automobilführer vergleichen könnte, gerade wie der Tierhalter auch ohne Vorliegen eines Verschuldens zur Haftung herangezogen wird.

§ 11.

Die Aufsichtspflicht des mitfahrenden Automobilbesitzers über den Führer und deren Verhältnis zur Haftung.

Der mitfahrende Automobilbesitzer ist im Prinzip nicht verpflichtet, den Führer bei der Fahrt zu beauf-

sichtigen. Wenn er die Leitung eines Kraftfahrzeugs einem technisch vorgebildeten Führer überträgt, so kann er auch verlangen, dass der Führer selbstständig das Automobil leitet; würde er dem Führer technische Weisungen geben, so würde ihn dies nur verwirren. Dennoch wird man in gewissen Fällen von einer Aufsichtspflicht des mitfahrenden Eigentümers sprechen müssen. Sieht nämlich der mitfahrende Automobilbesitzer, dass das Verhalten des Fahrers unter den vorliegenden Umständen Gefahr für Leben oder Gesundheit Dritter gibt, so hat er einzugreifen, um die Gefahr abzuwenden[1]). Bei Verletzung dieser Pflicht ist eine Fahrlässigkeit begründet. Ermuntert der mitfahrende Automobilbesitzer den Führer zum Schnellfahren, so begründet er damit ein Mitverschulden. Dieses kann aber durch nachträgliche Warnung wieder gemindert werden. Ein blosses Dulden des schnellen Fahrens begründet keine Fahrlässigkeit, da keine Rechtspflicht besteht, den Führer auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens aufmerksam zu machen.

B. Vertragsmässige Haftung.

§ 1.

Allgemeines.

Die bisher besprochenen Rechtsverhältnisse und Ersatzansprüche bezogen sich auf die unmittelbar durch das KFG. auf Grund des Prinzips der Gefährdungshaftung zugebilligten Ansprüche. Eine weitere Haftung des Automobilhalters ergibt sich im Einzelfall aus Verträgen. Infolge der herrschenden Vertragsfreiheit können sich die manigfaltigsten Rechtsbeziehungen aus Verträgen ergeben. Voraussetzung der Haftung ist das Vorliegen eines rechtsgültigen Vertrages; da der Vertrag im allgemeinen keiner Form bedarf, liegt ein gültiger Vertrag vor, sofern nur beide Kontrahenten völlig geschäftsfähig

[1]) RGS. v. 23. IV. 08 DJZ. 13. Jahrg. S. 762.

sind bezw. bei einem Minderjährigen die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters vorliegt, fernerhin sich beide Kontrahenten über den Inhalt des Vertrages einig sind.

Die Vertragshaftung kann reine Vertragshaftung darstellen oder eine solche in Verbindung mit einer Haftung aus unerlaubter Handlung. Ausserdem kann neben der Vertragshaftung und der Haftung aus KFG. wohl der Tatbestand einer unerlaubten Handlung allein vorliegen. Dann würden natürlich die Vorschriften der §§ 823 ff. BGB. in Anwendung kommen. Die Vertragshaftung stellt sich als nichts anderes dar als eine nicht gehörige Erfüllung eines übernommenen Vertrags. Die vertragswidrige Handlung muss einen Schaden dem Vertragsgegner verursacht haben. Der Kausalzusammenhang zwischen der vertragswidrigen Handlung und dem eingetretenen Schaden ist von dem Kläger zu beweisen.

Die vertragswidrige Handlung kann sein Nichterfüllung, verspätete, teilweise oder mangelhafte Erfüllung des Vertrags. Hier gelten im einzelnen die gewöhnlichen Regeln des BGB. über Verzug und Unmöglichkeit der Leistung[1]).

Der Schaden besteht in einer von dem Geschädigten nicht gewollten vertragswidrigen Umgestaltung der Rechtslage durch den Schädiger. Das Schadeninteresse zerfällt in positives Interesse, d. h. denjenigen Schaden, der dadurch hervorgerufen wird, dass entweder überhaupt nicht, verspätet, teilweise oder mangelhaft erfüllt wird, oder in negatives Interesse, d. h. denjenigen Schaden, der dadurch herforgerufen wird, dass man auf die Gültigkeit des Vertrages vertraute. Das negative Vertragsinteresse darf nach den Grundvorschriften des BGB. das positive nicht übersteigen. Der Ersatz des Schadens kann ausgeglichen werden durch Naturalher-

[1]) BGB. §§ 284 ff., 324 ff.

stellung[1]) oder Geldentschädigung. Im übrigen vgl. die analogen Vorschriften im BGB. §§ 249 ff.

Vollkommen zu scheiden von den bisherigen Haftungsfällen ist der Fall, dass der Führer oder der Halter eines Kraftfahrzeugs bei Ausübung einer Fahrt eine unerlaubte Handlung im Sinne des BGB. § 823 begeht. Eine solche ist gegeben, wenn die eben erwähnten Personen vorsätzlich oder fahrlässig einem Dritten das Leben, Körper, Gesundheit, Freiheit, Eigentum oder ein sonstiges Recht widerrechtlich verletzten. Dem wird gleichgeachtet der Fall, dass ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verletzt wird. Die Haftung erstreckt sich auf den gesamten entstandenen Schaden und ist unbeschränkt, umfasst also auch das Schmerzensgeld.

Ueber das Verhältnis der Haftung aus unerlaubter Handlung zur Gefährdungshaftung des KFG. gelten im wesentlichen dieselben Grundsätze wie über das zur Tierhalterhaftung. Es sei noch bemerkt, dass das KFG. in gewisser Beziehung als eine Novelle zum BGB. betrachtet werden kann. Zwar lässt das Reichsgericht dahingestellt in seiner Entscheidung vom 13. II. 13[2]), ob der § 3 Abs. 2 KFG. auf alle Fälle entsprechend anwendbar sei, die eine Haftung nach den Vorschriften des BGB. über unerlaubte Handlungen betreffen, insbesondere nach § 831; aber man wird wohl die Frage dahin beantworten dürfen, dass in jeder Beziehung der Begleiter im Sinne des § 3 Abs. 2 KFG. als Führer gelten soll, nicht nur wenn der Tatbestand des KFG. gegeben ist, sondern auch dann, wenn der Tatbestand der unerlaubten Handlung vorliegt.

Eine Handlung, die an sich Verletzung eines Vertrages darstellt, braucht nicht zugleich eine unerlaubte Handlung zu sein. Umgekehrt ist jedoch in der Regel eine unerlaubte Handlung auch Vertragsverletzung, da

[1]) nicht etwa Natural wieder herstellung wie im gemeinen Recht.
[2]) Soergel 1913 Nr. 1026.

sie eben immer eine Verletzung einer durch den Vertrag auferlegten Pflicht ist.

Hieraus ergibt sich, dass bei Konkurrenz eines Anspruches aus einem Vertrage und aus unerlaubter Handlung immer nach den Grundsätzen der Haftung aus unerlaubter Handlung vorgegangen wird.

§ 2.

Einzelne Vertragstypen.

Bisher haben wir immer nur von Verträgen gesprochen, die zwischen dem Automobilhalter und dritten Personen abgeschlossene werden. Nun ist im einzelnen zu untersuchen, welche Arten von Verträgen überhaupt beim Autobetrieb in Frage kommen. An der Spitze steht natürlich der Transportvertrag. Dieser kann abgeschlossen werden in bezug auf Personen- oder Lastenbeförderung und stellt sich rechtlich dar als ein Werkvertrag, dagegen Entgelt die Herbeiführung eines bestimmten Erfolges, nämlich das Gelangen des Fahrgastes oder der Sache an ein bestimmtes Ziel versprochen wird. Ein Dienstvertrag würde höchstens dann vorliegen, wenn der Fahrgast nur Wert darauf legt, spazieren zu fahren, ohne dass es ihm darauf ankommt, an ein bestimmtes Ziel zu gelangen.

Von ungeheurer Wichtigkeit ist der im alltäglichen Leben so oft vorkommende Vertrag mit einer Autodroschke. Für das Vertragsverhältnis ist es zunächst von Bedeutung, wer der Halter der Droschke ist. Dieser kann der Führer selbst sein, der die Droschke führt; in diesem Falle kontrahieren Fahrgast und Führer. Gehört dagegen die Droschke einer Fuhrgesellschaft oder einem dritten Eigentümer, so handelt der Führer als Vertreter der Gesellschaft oder des Dritten; in diesem Falle kontrahieren also Fahrgast und Gesellschaft oder Dritter. Durch das blosse Einsteigen in eine Droschke wird ein

Transportvertrag zwischen dem Fahrgast und dem Führer bezw. der Gesellschaft nicht ohne weiteres perfekt; vielmehr ist dies bei innerhalb des Droschkengebietes liegendem Ziel erst mit Nennung desselben durch den Fahrgast der Fall. Der Halter der Droschke wird hierdurch sofort verpflichtet. Ein Recht auf Ablehnung des Vertrages besteht nicht, höchstens bei Unmöglichkeit der Erfüllung desselben, wie z. B. bei Benzin-, Wasser-, Oel- oder Strommangel, Defekt oder aus bestimmten in der Person des Fahrgastes liegenden Gründen; insofern kann man von einem Kontrahierungszwange sprechen. Bei einem ausserhalb des Droschkengebietes liegenden Ziel wird der Vertrag erst mit der Annahmeerklärung des Führers perfekt. Dieser ist nämlich nicht verpflichtet, auf Transportverträge dieser Art einzugehen, und hat das Recht der Ablehnung[1]).

II.

Lädt ein Automobilbesitzer einen Dritten zum Mitfahren ein, so entsteht, sofern der Automobilbesitzer keine gewerbliche Personenbeförderung betreibt, zwischen ihm und dem eingeladenen Dritten kein Vertrag, sondern nur ein reiner Gefälligkeitsakt[2]). Nach der herrschenden Anschauung wird angenommen, dass derjenige, der eine Einladung zu einer Gefälligkeitsfahrt annimmt, auf Schadenersatzansprüche aus Unfällen, die auf das benutzte Fahrzeug als solches und die erkennbaren Umstände zurückzuführen sind, stillschweigend verzichtet[3]). Der Einladende haftet nur für Vorsatz und Fahrlässigkeit, wofür der Eingeladene die Beweislast zu erbringen hat. Macht jedoch der Einladende denjenigen, den er einlädt, vor Antritt der Fahrt darauf aufmerksam, dass er überhaupt jede Haftung ablehne, so befreit ihn dies von jeglicher Haftung.

[1]) OLG. Hamburg v. 5. XI. 07, Jahrb. d. StrR. 1908, 439.
[2]) RGZ. v. 27. V. 08 — JW. 1908, 473.
[3]) Soergel 1906 Nr. 1929.

III.

Die Garagenhaftung richtet sich nach dem Vertragsverhältnis. Hier gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder übernimmt der Besitzer der Garage gewerbsmässig die Verwahrung von Kraftfahrzeugen. Es handelt sich dann hierbei um einen Verwahrungsvertrag, der entgeltlich oder unentgeltlich sein kann, was auf die Haftung nach BGB. von grossem Einfluss ist[1]). Oder der Eigentümer vermietet die Garage als einen Raum. Hier wird nur ein Mietsvertrag über einen Raum abgeschlossen, und es kann daher für den Vermieter nur zu einer Haftung aus dem Mietvertrage kommen[2]).

IV.

Der Gastwirt, der gewerbsmässig Fremde zur Beherbergung bei sich aufnimmt, haftet nach BGB. § 701 kraft Betriebes unbeschränkt. Es sind jedoch vier Voraussetzungen der Haftung Vorbedingungen. Es muss sich zunächst um einen Gastwirt handeln, der gewerbsmässig Fremde zur Beherbergung aufnimmt; sodann muss der Geschädigte ein im Betriebe dieses Gewerbes aufgenommener Gast sein. Gast in diesem Sinne ist jedoch nur derjenige, der im Gasthaus wohnt. Fernerhin muss es sich um Verlust oder Beschädigung von eingebrachten Sachen des Gastes handeln. Als eingebracht gelten diejenigen Sachen, welche dem Gastwirt selber oder seinen Leuten, die zur Entgegennahme der Sachen bestellt oder nach den Umständen als bestellt anzusehen waren, übergeben oder an einen von diesen angewiesenen Ort oder in Ermanglung einer derartigen Anweisung an einen hierzu bestimmten Ort gebracht hat. Das Automobil muss also entweder in eine Garage oder einen dazu bestimmten Raum des Hotels oder Gasthofes gebracht werden.

[1]) BGB. §§ 688—700.
[2]) BGB. §§ 535—569.

Ist ein solcher nicht vorhanden, so genügt die Unterbringung des Fahrzeugs auf dem Hofe des Hotels oder Gasthofes; nicht würde jedoch genügen das Stehenlassen des Automobils auf der Strasse. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nicht ein, wenn der Schaden von dem Gaste selbst, einem Begleiter desselben oder einer Person, die er bei sich aufgenommen hat, verursacht wird, oder wenn er durch die Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs oder durch höhere Gewalt ensteht.

Durch Vereinbarung kann die Haftpflicht des Gastwirtes beschränkt oder bis zur Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden. Dagegen kann die Haftung für Vorsatz vertraglich nicht beseitigt werden. Ein dahingehender Vertrag verstösst gegen die guten Sitten und ist unwirksam.

Fünfter Teil.

Strafvorschriften.

§ 1.

Die verantwortlichen Personen.

Die in den §§ 21—25 KFG. enthaltenen Strafbestimmungen treffen die dem Automobilverkehr als solchem eigentümlichen Delikte. In dieser Beziehung sind sie leges speciales zum Reichsstrafgesetzbuch.

Was zunächst den § 21 KFG. betrifft, so ist dieser ein sog. Blankettgesetz und bezieht sich auf alle sowohl beim Inkrafttreten des KFG. bereits bestehenden, als auch später zum Zwecke der Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu erlassenden polizeilichen Anordnungen. Voraussetzung ist natürlich, dass die Anordnungen von der zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Amtsbefugnis in gültiger Form erlassen werden. Diese Befugnis steht gemäss § 6 KFG. zunächst dem Bundesrate zu, subsidiär den Orts- und Landespolizeibehörden. Die Anordnungen des Bundesrates werden aber meist nur allgemeiner Natur sein können, während die der Polizeibehörden sich mehr den lokalen Verhältnissen anschliessen. Der Tatbestand des § 21 KFG. wird also vorliegen, wenn eine derartige polizeiliche Anordnung verletzt wird. Als Täter können in Frage kommen Halter,

Führer oder sonstige beim Betriebe tätige Personen, Insassen sowie schliesslich dritte Personen. Die Bestimmung des § 21 KFG. gleicht der des § 366 Ziff. 10 StGB., jedoch mit dem Unterschiede, dass das KFG. als *lex specialis* eine härtere Strafe androht. Wird nun durch Uebertretung des § 21 KFG. eine schuldhafte Tötung oder Verletzung einer Person herbeigeführt, so kommen die Vorschriften der §§ 230, 232 StGB. in Anwendung.

Die Verantwortung für die Befolgung der weiteren Strafbestimmungen des KFG. trifft hingegen nur den Halter und den Führer des Kraftfahrzeugs. Es sind dies die Delikte betreffend die Zulassung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und den Führerschein. Die Verantwortlichkeit dafür, dass das Fahrzeug von einer zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen ist, trifft sowohl den Führer wie den Halter des Kraftfahrzeugs. Für den polizeilichen Zustand des Kraftfahrzeugs, insbesondere für die Ausrüstung nach BRV. §§ 3, 4, 25, vorschriftsmässige Anbringung (§§ 7—9 BRV.), Lesbarkeit (§ 10) und Beleuchtung (§ 11) der Kennzeichen ist lediglich der Führer des Fahrzeugs verantwortlich. Ferner ist der Führer aus § 24 KFG. strafbar, wenn er, ohne einen gültigen Führerschein zu besitzen[1]), ein Kraftfahrzeug lenkt. Die gleiche Strafe trifft auch den Halter, falls er vorsätzlich oder fahrlässig eine Person zur Führung des Fahrzeugs bestellt oder ermächtigt, die sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann oder der die Fahrerlaubnis entzogen ist.

Für die Uebertretung der Polizeivorschriften beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs, also insbesondere der §§ 15, 17, 18—22, 24 BRV., ist lediglich der Führer gemäss § 21 KFG. verantwortlich.

---

[1]) S. 85.

§ 2.

Der Tatbestand des § 22 KFG.

§ 22 KFG. belegt mit einer Strafe das Delikt der Flucht des Führers nach erfolgtem Unfalle, um sich der Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person zu entziehen. Der Tatbestand erfordert das Vorliegen eines Unfalles, bei dem eine Person verletzt oder getötet worden ist; er wird erfüllt allein durch den Versuch, sich der Feststellung durch Flucht zu entziehen; nicht notwendig ist der Eintritt des beabsichtigten Erfolges. Eine Straflosigkeit des Führers tritt jedoch ein, falls er spätestens am nächstfolgenden Tage nach dem Unfall Anzeige bei einer inländischen Polizeibehörde erstattet und die Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt. Diese Vorschrift hat nichts gemein mit dem im Strafrecht vielfach vorkommenden Begriff der *tätigen Reue*. Letztere hat den Zweck, die Folgen einer bereits erfolgten Straftat ganz oder teilweise zu beseitigen. Sie liegt vor, wenn der Täter zu einer Zeit, in der seine strafbare Handlung noch nicht entdeckt ist, deren Folgen durch positives Tun vereitelt. Der Strafausschliessungsgrund des § 22 Abs. 1 KFG. hat lediglich den Zweck, dem Geschädigten die Erhebung seiner zivilrechtlichen Ansprüche durch straflose Selbstanzeige des Schädigers behufs seiner Feststellung zu ermöglichen.

Der Absatz 2 des § 22 KFG. belegt denjenigen Führer mit Strafe, der eine bei einem Betriebsunfall verletzte Person vorsätzlich in hilfloser Lage verlässt. Ausserlich ähnelt diese Bestimmung der des § 221 StGB., jedoch ist dieses Delikt nicht mit dem der Aussetzung im Sinne des § 221 StGB. identisch. Beide Delikte erfordern ein vorsätzliches Verlassen in hilfloser Lage; letzteres bedeutet ein spontanes Aendern der örtlichen Beziehungen in der Art, dass nicht mehr der

blosse Wille des Täters, sondern die räumliche Trennung die Hilfe ausschliesst[1]). Nicht liegt ein Verlassen in hilfloser Lage vor, wenn der Verunglückte sofort beim Betriebsunfall getötet wurde, anderseits genügt nur der leiseste Hauch des Lebens, um den Tatbestand des Abs. 2 § 22 zu erfüllen. Das Aussetzen im Sinne des § 221 StGB. bedeutet vorsätzliches Versetzen des Hilflosen durch positive Tätigkeit aus einem gesicherten in einen isolierten Zustand, worin er, falls ihn nicht ein Zufall rettet, von der nötigen Hilfe Dritter abgeschnitten, an Leib und Leben gefährdet ist[2]). In Abs. 2 § 22 KFG. ist von einem Versetzen in eine hilfslose Lage keine Rede, vielmehr handelt es sich hier um ein Verlassen in einer hilflosen Lage. Daraus folgt die Pflicht des Führers, sich nach erfolgtem Unfall um den Verletzten zu bekümmern; ein Unterlassen erfüllt den Tatbestand des § 22 Abs. 2 KFG., nicht aber den des § 221 StGB. Im übrigen spricht der § 221 StGB. von einem bestimmten Personenkreis, bei dem eine Obhutspflicht verletzt wird.

§ 3.

Der Tatbestand des § 25 KFG.

Die Strafbestimmung des § 25 KFG. richtet sich gegen diejenigen Personen, die durch rechtswidrige Handlungen, wie Fälschen, Vertauschen oder Unkenntlichmachen des polizeilichen Kennzeichens, die Feststellung des Fahrzeugs vereiteln wollen, sowie diejenige, die in Kenntnis einer derartigen Handlung von einem solchen Fahrzeug Gebrauch machen. Bevor wir dieses Delikt mit dem der Urkundenfälschung im Sinne des Strafgesetzbuches vergleichen, müssen wir prüfen, ob der Urkundenbegriff auch auf das polizeiliche Kennzeichen anwendbar ist. Dies ist zu bejahen. Das polizeiliche

[1]) RGStr. 8, 343; 38, 377.
[2]) RGStr. 7, 111; 31, 167.

Kennzeichen erlangt, wie bereits schon auf S. 41 erwähnt, durch Anbringung des polizeilichen Stempels den Charakter einer öffentlichen Urkunde[1]). Das Kennzeichen besagt nämlich einmal, dass das Kraftfahrzeug zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen von der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde auf Grund einer Prüfung zugelassen ist, zum andern wer der Eigentümer des Kraftfahrzeugs ist und wo er wohnt.

Zwar scheint es äusserlich so, als ob der § 25 KFG. mit den §§ 267, 270 StGB. identisch und daher überflüssig wäre; dies ist jedoch nicht der Fall. Der Begriff des KFG. geht über den des StGB. einerseits hinaus, anderseits stehen beide Gesetze im Verhältnis der Subsidiarität zueinander, da der § 25 KFG. ausdrücklich eine härtere Bestrafung aus StGB. zulässt, also nur insoweit in Anwendung kommt, als nur Tatbestand nicht unter das StGB. fällt.

Das Strafgesetzbuch verlangt zum Tatbestand der Urkundenfälschung ein Verfälschen einer Urkunde oder fälschliches Anfertigen einer solchen in Verbindung mit einer Gebrauchmachung zum Zwecke der Täuschung. Eine Zuwiderhandlung aus § 25 KFG. ist dagegen nicht ohne weiteres als eine Urkundenfälschung im Sinne des StGB. zu erachten. § 25 Abs. 1 Nr. 1—3 KFG. begnügt sich schon mit der Fälschung und bestraft diese als solche, ohne dass eine Gebrauchmachung zum Zwecke der Täuschung hinzuzutreten braucht. Anderseits verlangt das KFG. zwar eine Gebrauchmachung eines unrichtigen Kennzeichens zum Zwecke der Täuschung, aber es braucht sich nicht immer um ein gefälschtes oder fälschlich angefertigtes Kennzeichen handeln; es kann das Delikt des § 25 KFG. sehr wohl mit einem echten Kennzeichen begangen werden. Nehmen wir z. B. den Fall an,

[1]) cf. Kirchner 269; Becker 82; Isaac 112. Dagegen Bittermann i. Handb. d. Automobilrechts 186.

dass jemand von einem bereits zugelassenen Fahrzeug das Kennzeichen, welches gültig und echt ist, entfernt und an einem noch nicht zugelassenen Fahrzeug anbringt. Nicht fällt ein solcher Fall unter den Begriff der Urkundenfälschung des StGB., wohl aber unter den des KFG. § 25. Gleichartig ist der Fall zu behandeln, wenn der Täter ein Fahrzeug mit einem ungestempelten Nummerschilde versieht, um den Anschein der polizeilichen Kennzeichnung hervorzurufen. Tritt jedoch auch eine Fälschung des Dienststempels hinzu, so ist neben dem Tatbestand des § 25 KFG. auch der des § 267 StGB. gegeben. Es tritt also Bestrafung aus StGB. ein.

Anlage No. 1.

Statistik[1]

der Automobilfabriken im Deutschen Reiche.

Es ist hier ein Versuch gemacht worden, eine Zusammenstellung sämtlicher Automobilfabriken des Deutschen Reiches zu machen. Allerdings ist dies nur teilweise gelungen. Es ist nämlich bei den vielen Fabriken, die den Namen „Automobilfabrik" tragen, keineswegs leicht, die reinen Automobilfabriken auszuscheiden. Einerseits haben wir Fabriken, die die Automobilfabrikation nebenher betreiben, anderseits auch solche, die nur die von verschiedenen Automobilfabriken bezogenen Teile in ihren Werkstätten zu einem Ganzen zusammenbauen und dieses unter eigener Marke auf den Markt bringen.

Der Versuch musste sich daher darauf beschränken, auf dem Wege der mühevollen und zeitraubenden Korrespondenz das nötige Material zu sammeln. Das Vorhaben wäre auch vollends gelungen, wenn es mehr von den Beteiligten unterstützt worden wäre. Einerseits bin ich der Industrie zum Danke für die Liebenswürdigkeit, mit der meine Zirkulare beantwortet worden sind, verpflichtet, anderseits muss ich auch lebhaft bedauern, dass gerade die kleineren Unternehmen es nicht einmal für nötig ge-

[1]) Vorstehende Statistik ist per 1. 4. 1914 abgeschlossen worden. Leider ist dieselbe, was Namensbezeichnungen anbetrifft, infolge der durch den Krieg inzwischen eingetretenen Aenderungen ungenau geworden.

halten haben, trotz wiederholter Anfragen (es wurde sogar ein Freicouvert beigelegt) eine auch nur kurze Antwort zu erteilen; denn dass man sich das Adressenmaterial erst zusammensuchen und durch Anfragen auf die Richtigkeit prüfen musste, bedarf wohl keiner Erwähnung.

Ich gebe nun das, was ich auch nur ermitteln konnte, im folgenden an und knüpfe daran die Bitte an alle, mir durch verschiedentliche Mitteilungen eine Vervollständigung dieses Verzeichnisses zu ermöglichen.

Es bedeuten die Buchstaben:

a) Name, Wohnsitz und Art der Organisation der Firma.
b) Gründungsjahr.
c) Name des Gründers.
d) Jetziger Direktor resp. Inhaber.
e) Fabrikationszweige.
f) Jahr, in dem mit der Fabrikation von Kraftwagen begonnen wurde.
g) Telephonnummer.
h) Telegrammadresse.

Ferner bedeutet:

Dir. — Direktor.
KfmDir. — Kaufmännischer Direktor.
TechnDir. — Technischer Direktor.
StellvDir. — Stellvertretender Direktor.
Inh. — Inhaber.

a	b	c	d	e	f	g	h
1. Adler-Werke, vorm. Heinr. Kleyer A.-G., Frankfurt a.M., Höchstestr. 11 23; Gutlenstr. 25 29; Mainzerlandstr. 287, 289, 291.	1880	Kommerzienrat Dr. ing.h.c.Heinr.Kleyer.	Generaldirektor Dr. ing. h. c. Heinr. Kleyer, Adam Brecht, Adam Paul Herm. Wiegand.	Personen-, Last-, Krankenautomobile, Omnibusse, Motorspritzen, Flugmotoren, Schreibmaschinen, Fahrräder.		Amt Hansa 7061-67.	Adlerwerke Frankfurtmain.
2. Anhaltische Automobil- und Motorenfabrik A. G. Dessau. Befindet sich in Konkursliquidation. Konkursverwalter: Justizrat Gumpel, Rechtsanwalt u.Notar Dessau, Kaiserstr.							
3. Anhaltische Fahrzeugfabrik, Dessau i. Anh.	1891	Robert Krause	Robert Krause.	Kraftwagen aller Art, Automobil-Heber u. Winden, Auspuffklappen, Hebel etc.	1897	1078	Anhaltische Fuhrzeugwerke
4. Fahrzeugfabrik Ansbach, Ansb. i. Bayern, G. m. b. H.	1906		Gustav Schmidt.	Ausschliesslich Kraftfahrzeuge, und zwar aller Art.	1906	140	Fahrzeugfabrik Ansbach. Zentral-Verkaufsst: Lastmotor München, Kontorhaus Imperial. Tel. 50, 766.

a	b	c	d	e	f	g	h
5. Apollo-Werke, Apolda-Thüringen. A. G.	1854	A. Ruppe & Sohn.	KfmDir : C. Eckhardt. TechnDir.: C. Slevogt	Kraftwagen aller Art, früher auch landwirtsch. Maschinen und Eisengiesserei.	1904	600 - 602	Apollowerke
6. Argus-Motoren-Gesellschaft, Reinickendorf. G m. b. H	1906	Direktor Henri Jeannin.	Henri Jeannin. J. Frank Rahtien.	Kraftfahrzeuge aller Art, Motoren fur Flugapparate, Bootsmotoren etc.	1906	Rckdf. 130, 163	Argusmotor.
7. Audi Automobilwerke m. b. H., Zwickau i /Sa.	1909	August Horch.	August Horch.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge aller Art.	1909	129 429	Audi.
8. C. Banse, Hamburg 21, Canalstr. 2a/4a.	1883	Inh. C. Banse.	C. Banse.	Kraftwagen aller Art, Reparaturen u. Umbauten	1896	Gr. V. 1907	C Banse, Hamburg 21.
9. Otto Beckmann & Co., Breslau O. H. G.	1882	Otto Beckmann.	Paul Beckmann.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge aller Art; früher Fahrräder.	1900	846	Automobilfabrik Beckmann
10. Benz & Co., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A. G. Mannheim.	1883	Carl Benz.	KfmDir.: Josef Brecht. E. Michelmann TechnDir.: Fr. Nallinger. StellDir.: O. Diehl H. Niebel; L'Orange.	Kraftwagen aller Art; stationäre Motoren, Flugmotoren.	1885	6515 6545 6546 6457 6548 6549	Benzwerke bzw Benzmotor

a	b	c	d	e	f	g	h
11. Carl Benz Söhne, Ladenburg. O. H. G.	1903	Eugen Benz.	Richard Benz.	ausschliesslich Kraftwagen aller Art; Motoren	1905	34	Benz Söhne, Ladenburg.
12. Benzwerke Gaggenau, Filiale von Benz & Cie, Mannheim, Gaggenau i. Bad. A. G	1905	Georg Wiss.	Dir. F. Lohrmann; Dir F. Demann.	Motorlastwagen, Motoromnibusse, Spezialfahrzeuge für Stadt und Kommune.	1905	Gaggenau No. 14 u. 36	Benzwerke Gaggenau.
Prokura: Rudolf Brabeck, Franz Kappler und Adolf Rupprecht in Form der Gesamtprokura in der Weise, dass jeder mit einem Direktionsmitglied oder mit einem anderen Prokuristen die Firma zu zeichnen befugt ist.							
13. Bergmann Elektrizitätswerke A. G., Berlin-Wilhelmsruh, Lindenallee.				Bergmann-Lastwagen von 1, 2, 4 und 5 t Nutzlast; Lieferungsautos für jed. Verwendungszweck; Omnibusse, Krankenautomobile, Droschken.			**Verkaufsstelle:** Berlin-Hallensee.
14. Berliner Automobilfabrik „Torpedo“ Berlin NO. 43, Georgenkirchstr, 40.		Edgar Goldschmidt	Inh. Edgar Goldschmidt.	ausschliesslich Torpedo-Kraftwagen.	1911	Amt Königstadt 907.	Torpedo, Berlin 43.
15. Berliner Elektromobilfabrik, G. m. b. H. erlin, Puttkammerstrasse 19.	1908		Erich Weisse.	ausschliesslich Krafffahrzeuge mit elektrischem Antrieb, sog. Bef-Wagen.	1908	Lützow 1412.	Befwagen

a	b	c	d	e	f	g	h
16. Ettore Bugatti, Molsheim i Els. O.H.G.	1910	Ettore Bugatti.	F. Kuhn, Regnier.	ausschliesslich Kraftwagen aller Art.	1998 Die jetzige Fabrik best. seit 1910.	Molsheim 14.	Bugatti, Molsheim.
17. H. Büssing, Braunschweig, Elmstr. 40. O. H. G.	1903	Dr. ing. h. c. H. Büsing.	Dr.ing. h.c. H. Büsing; Dr. ing Max Büsing.	Motorlastwagen, Omnibusse, sowie alle hierbei in Frage kommenden Spezialwagen: Sprengwagen, Feuerwehrfahrzeuge u. dergl.	1903	425 705 1057	Motor, Braunschweig.

Filialen und Vertretungen in: Berlin W. 50, Rankestr. 36; München, Arnulfstr. 26; Nürnberg, Bayreutherstr. 24; Stuttgart, Neckarstr. 178/80; Strassburg, Hagenauerstr. 2; Frankfurt a. M., Neckarstr. 11; Köln a. Rh., Kaiser-Wilhelm-Ring 7; München-Gladbach, Schillerstr. 12: Bochum, Wittenerstr. 80 — Für den Export; Hamburg, Moenckebergstr. 19.

a	b	c	d	e	f	g	h
18. fCyklon Maschinenlabrik m. b. H, Berin O. 112, Alt Boxhagen 17/18.	1903	B. Hirschmann.	Dr. H. Zieliński.	Zweizylinder Sport-, Gebirgs-, Reise-, Familien-Cyklonetten mit 2—4 Sitzen; 1-Zylinder Stadt-Cyklonetten, 2- und 1-Zylinder-Cyklonetten für Warentransport mit 2 Ztr. Nutzlast u. 1 Fahrer.	1903	Königstadt 1054/55.	Cyklon-Berlin.

Verkaufsstellen: Berlin W. 8, Friedrichstr. 82, Tel. Zentrum 11, 162; Düsseldorf, am Wehrhahn 82, Tel. 5742; Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 68, Tel. Taunus 2413; Hamburg, Alsterdamm 4/5, Tel. Gr. V. 2793; München, Schellingsstr. 37, Tel. 20, 261; Amsterdam-Watergraufsmeer, Muddenweg 14, Tel 6347; Koppenhagen B, Raadhuspladsen 77, Tel. 7024.

a	b	c	d	e	f	g	h
19. Daimler-Motoren-Gesellschaft A. G. Stuttgart, Untertürkheim.	1890	Gottlieb Daimler	KfmDir.: Ernst Berge, Carl Schippert. TechnDir.: Paul Daimler.	Kraftwagen aller Art; Flugmotoren.	1890	4, 15 50 99 125	Daimler Untertürkheim.
20. Daimler-Motoren-Gesellschaft, Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde. Berlin-Marienfelde A. G.	1902	Die Firma in Untertürkheim		Kraftwagen aller Art: stationäre Motoren und Schiffsmotoren.	1902	Tempelhof 104.162.176.259. 682.	Motor.
21. Deutsche de Dion-Bouton-Ges. m. b. H. Mühlhausen i. E.	1901	Victor Verly.	Victor Verly.	Kraftwagen aller Art.	1890	243	Dionbouton.
22. Deutsche Elektromobil-Gesellschaft „Fram" Düsseldorf (Rheinland).							
23. DeutscheFiat-Gesellschaft m. b. H., Strassburg i. Elsass, Colmarerstr. 200.							

a	b	c	d	e	f	g	h
24. Deutsche Last-Automobilfabrik A.G. Ratingen-Düseldsorf	1910	Otto Becker.		Lastwagen, Lastzüge, Omnibusse, Spezialwagen.	1908	23	Daag.
25. Dürkoppwerke Aktiengesellschaft Bielefeld. A.G.	1867	Nikolaus Dürkopp.	Dürkopp, Dörries, Hartmann.	Kraftwagen aller Art; Fahrräder, Nähmaschinen, Motorpflüge.	1897	46 85 185 1825	Dürkoppwerke.

Der **Aufsichtsrat** setzt sich zusammen: Kommerzienrat Paul Millington Herrmann, Berlin, Vorsitzender; Kommerzienrat Carl Viering, Bielefeld, stellvertretender Vorsitzender; Generalkonsul Max Baer, Frankfurt a M.; Direktor Fritz Jenk, Berlin; Direktor Robert Kaufmann, Berlin.

26. Heinrich Ehrhardt, Düsseldorf, Reichsstr. 20.	1886	Geheimrat Dr. ing. Heinrich Ehrhardt.	Inh. Geheimrat Dr. Ing. Heinrich Ehrhardt.	Ehrhardt-Automobile, Werkzeugmaschinen.	1902	514 588	Kaltsäge.
27. Hernrich Ehrhardt, Zella St. Blasien.	1887	Geheimrat Dr. ing. Heinrich Ehrhardt.	Inh. Geheimrat Dr. Ing. Heinrich Ehrhardt.	Ehrhardt-Automobile, Werkzeugmaschinen.	1903	3	Ehrhardt.
28. Fahrzeugfabrik Eisenach, Eisenach i. Th. A. G.	1896		KfmDir.: Alfred Bauk. TechnDir.: Dr. Ing. Paul Riebensahm.	Dixi-Automobile, Tourenwagen, Luxuswagen, Sportwagen, Last- und Lieferungswagen, Lastzüge, Kriegsfahrzeuge und Fahrräder.	kurz nach Gründung.	87 126 246	Dixi-Eisenach.

a	b	c	d	e	f	h	h
29. Elite Motorenwerke, Akt. Ges., Brand-Erbisdorf.	1913	Georg Günther, Jörgen Skafte Rasmussen.	Georg Günther, Emile Luders.	Kraftwagen aller Art; Automobilteile wie Motoren, Kurbelwellen, Kolbenringe, Ventile, Wechselgetriebe, Vorderrad- und Hinterradachsen und Steuerungen.	1913	Amt Freiberg No. 446.	Elitewerke.
30. Fafnir-Werke A. G. Aachen.	1894	Carl Schwanemeyer.	Max Gaedke.	Fafnir-Automobile, stationäre Motoren für Gas, Benzin, Benzol u. Rohöl; Speichen und Nippel.	vor ca. 5 Jahren	515 516	Fafnir.
31. Feldmann Automobil Ges. m. b. H, Soest i./W.	1906	Gebrüder Feldmann.	Gebrüder Feldmann.	Kraftwagen aller Art, Zubehörteile.	1906	42	Bernhard Feldmann.
32. E. C. Flader, Jöhstadt i/Sa. Filiale: Berlin SW. 19, Lindenstr. 66.	1860	F. A. Flader.	Inh. Hans Flader, Ingenieur.	Kraftfahrzeuge und zwar: kommunale Fahrzeuge, Feuerwehrwagen; Feuerlöschgeräte, kommunale Fahrzeuge pferdebesp.	1900	Jöhstadt No. 1	Spritzenfabrik.
33. Fulminawerke Carl Hofmann, G m. b. H., Friedrichsfeld b. Mannheim.	1911	Carl Hofmann, Mannheim.	Dipl. ing. Carl Hofmann; Ing. August Grau.	Kraftwagen aller Art; Schmelzöfen, Flammöfen Härte-, Glüh- u. Vergüteöfen, Schmiede- und Schweissöfen, Oefen für keramische u. chemische Zwecke, mit Ölfeuerung.	1911	Mannheim 7153	Fulmina, Mannheim.

a	b	c	d	e	f	g	h
34. Gebhardt & Harhorn G. m. b. H., Berlin-Schöneberg.	1910	Admiralitätsrat a. D Gebhardt, Ing. v. Harhorn.	Ing. v. Harhorn. Kaufmann W. Bodstein.	elektrisch betriebene Kraftwagen.	1910	Kurfürst 9535	Harhorn, Berlin-Schöneberg.
35. Hansa-Automobil-Werke A. G., Varel (Oldenburg).	1905	Dr. Almers. Ing Sporkhorst	Dr. Almers. Ing. Sporkhorst	Hansa-Automobile, wie Personenwagen von 6/8 bis 22 61 PS, Lastwagen, Omnibusse, Lieferwagen Elektromobile für Personen und Lasten, Feuerwehraut., Dynamowerk.	1905	Varel 15, 35, 55	Hansawerke, Varel oldenburg
36. Hansa-Automobil-Werke A. G., Bielefeld.	1. 4 1913	Gleichnamige Firma in Varel.	Dr. Almers Ing Sporkhorst.	Hansa-Automobile, später Rechenmaschinen.	1913	1821	Hansawerke.
37. Hansa-Lloyd-Werke A. G., Bremen. (Werke in Varel, Bremen und Bielefeld).	1. 6. 1914	Entstanden aus Hansa Automobil-Werke A.G. Varel u. Norddeutsche Automobil u. Motoren A.G. Bremen-Hastedt.	Dr. Almers. Dir Mayer. Dir. Sporkhorst.	Luxusautomobile, Lastautomobile, Spezialwagen für Strassenreinigung und Müllabfuhr, Feuerwehr- und Krankenau'omobile, Elektromobile, Dynamos.		2330 bis 2332 und 9634	Hansalloyd, Bremen.

a	b	c	d	e	f	g	h
38. Hercules-Werke A.G. Nürnberg-Doos.	1886	Carl Marschütz.	Carl Marschütz. Heinr. Marschütz.	Lastwagen von 1500 bis 5000 kg. Nutzlast, Fahrräder, und zwar Hercules-, Proir- und NHW-Fahrräder; Isolierrohre sowie Zubehörtnile für elektr. Hausinstallationen	1900 (u. zwar Fahrzeuge m. el. Antrieb)	8160 8161	Herculeswerke, Nürnberg.
39. A. Horch & Cie., Motorwagenwerke Akt. Ges., Zwickau i. Sa.	1904		Dir. J. Holler.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge, und zwar Horch-Wagen.	1904	308 309 327	Horchwerke. Filialen: Berlin, Dresden, Hannover, Leipzig.
40. Carl Jubisch, Schönfeld b. Leipzig.		Carl Jubisch.	Inh. Carl Jubisch	Kraftwagen aller Art, Fahrräder; Fahr- und Fachschule.	1900	7934	Motorjubisch.
41. Carl Kaelble, Backnang. O. H. G.	1884	Gottlieb Kaelble.	Carl u. Hermann Kaelble.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge, und zwar Kraftwagen für Personen- u. Lastenbeförderung, Motorwalzen, Motorlokomotiven, Steinschlagautomobile, selbstfahrende Bauholzsägemaschinen.	1895	32	Kaelble, Backnang.
42. Kleinfahrzeug Ges. m. b H., Berlin-Wilmersdorf, Eislebenerstr 19.			Geschäftsführer Kaufm. Paul Kandelhardt u. Victor, Graf von Alten.	Kleine Automobile, auch Abschluss aller hiermit in Zusammenhang stehender Geschäfte.	1914	Uhland 915	

a	b	c	d	e	f	g	h
43. C. Kliemt, Wagen- u. Automobilfabrik, Berlin NO. 45, Neue Königstr. 74, Georgenkirchstr. 20,	1860	Carl Kliemt.	Inh. Wilhelm Kliemt.	Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb; Wagen	1896	Königstadt 2586.	C. Kliemt.
44. Cöln-Lindenthaler Metallwaren A. G., Cöln-Lindenthal.	1895		Hans Bestgen	Kraftwagen und Motorräder; Fahrräder, Transportwei- und dreiräder und sonstige verwandte Artikel.	1903	Hauptdirektion: A. 5501; Direktion u. an Sonn- u. Feiertagen: A. 5500.	Metallwerke.
45. F. Kommnick, Automobilfabrik, Elbing W.-Pr.,	1906	Kommerzienrat Franz Kommnick.	Inh. Kommerzienrat Franz Kommnick	Kommnickautomobile und Motorpflüge.	1906	19 791	Autofabrik.
46. Rudolf Ley, Maschinenfabrik A.G, Arnstadt i Th.	1856; der A.G. 1. VII. 1909.	Rudolf Ley.	Kommerzienrat Alfred Ley.	Loreley-Automobile; Maschinen für die Schuhindustrie, Dynamos, Elektromotoren.	1905	66	Ley, Arnstadt.
47. Loeb & Co., G.m.b H., Berlin-Charlottenburg.	1901		Ludwig Loeb, Dagobert Phillip.	Luc-Automobile, Bestandteile, Zubehör.	1910	Amt Wilhelm 6614-7.	Loebauto Charlottenburg.
48. Fr. Lueg Nachf., Bochum.	1858	Friedrich Lueg.	Inh. Friedrich Oscar Lueg.	Kraftwag f. Personenbeförderung; Karosserien.	1903	104 107	Autolueg.

a	b	c	d	e	f	g	h
49. Magirus,Ewald&Lieb G. m b. H., München 2, Schwanthalerstr.70	1912	C. D. Magirus, Ulm; Gust.Ewald, Cüstrin; J.G.Lieb, Bieberach.	M. Sicker.	Kraftfahrzeuge fürFeuerlöschzwecke, Feuerwehrgeräte und Feuerwehrfahrzeuge aller Art.	1912	51529	Feuerwehrgeräte.
50. Magirus,Ewald&Lieb G. m. b. H., Ulm a. d. Donau.		wie Firma in München.		Kraftfahrzeuge, sämtliche Feuerwehrgeräte u. Bedarfsartikel für Feuerwehren.		840	Feuerwehrgeräte.
51. Magnet Motorenfabrik G m.b.H . Berlin-Weissensee, Lehderstrasse 16-19.			Geschäftsführer Dipl. ing. Hugo Müller.	Magnet Selbstfahrer.			
52. Mannesmann Moulag Motoren- u. Lastwagen A. G., Aachen (Rhld.)	1909		Direktor Franz Forsehl, Remscheid.	Motorlastwagen, Motoromnibusse, Motorpflüge, Flugmotoren.	1909	904, 907 Amt Aachen	Moulag, Aachen
53. Johanna Maurer. Nürnberg, Dürrenstr. 8-10.							
54. Marbach & Berger, Loebau i. Sa., Bahnhofstr. 30,	1898	Artur Berger.	Inh. Artur Berger.	Kraftfahrzeuge aller Art, Zubehörteile.	1900	179	Marbachberger.

a	b	c	d	e	f	g	h
55. Markranstaedter Automobilfabrik, vorm. Hugo Ruppe, G. m. b. H., Markranstaedt b. Leipzig.	1907	Hugo Ruppe.	Hugo Ruppe, Wilhelm Mithoff.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge, Maf-Wagen.	1907	16	Maf.
56. Mars-Werke A. G. Nürnberg-Doos,	1873	Paul Reissmann.	Inh. Direkt. A. Richter	Kraftfahrzeuge, Fahrräder.	1900	880 1573 1784	Marswerke, Nürnberg-Doos.
57. Société-Nouvelle des Automobiles Martini A.G., St. Bleuse.	1866	von Martini.	Direktor Charles Kopf.	Martini-Wagen, Motorschlitten.	1903	19 23	Martinicar.
58. Mathis A.G., Strassburg i. Els.	1898	E. E. C. Mathis.	Generaldirektor: E.E.C. Mathis, Direkten: H. Esser, G. Eiser.	Mathis-Autos, Karosserien. Monopol-Abteilung Vertrieb der Marken: Fiat, Minerva, sowie des Flugmotors Gnome.	1904	678,700 Fernverkehr 4400.	Automathis.

Vertretungen in: Berlin, London, Conventry, Manchester, Liverpool, Cambridge, Darlington, Stockholm, Kopenhagen, Brüssel, Lüttich, Den Haag, Luxemburg, Helsingfors, St. Petersburg, Moskau, Riga, Odessa, Tiflis, Tammesfors, Rustschuck, Warschau, Lodz, Paris, Reims, Madrid, Wien, Budapest, Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Kradolf, Mailand, Rom, Bucarest, Athen, Buenos-Aires, Rio de Janeiro, Parnabuco, Soerabaya, East-London, Montevideo, Medan, Monterry N. L., Saltillo S. A., Hamburg, Dresden, Leipzig, Düsseldorf, Cöln, Frankfurt a. M., Cassel, Coblenz, Georgenthal, Erfurt, Heilbronn, Nürnberg. München, Heidelberg, Offenburg, Waldshut, Bischweiler, Mühlhausen.

a	b	c	d	e	f	g	h
59. Monowerke Roger & Niebuhr, Hamburg. O. H. G.	1909	Roger, Niebuhr.	Roger, Niebuhr.	ausschliesslich Kraftfahrzeuge.	1909	Gruppe VI, 5382	Monowerke, Hamburg 15.
60. Motorenfabrik Oberursel A. G., Oberursel i. Taunus.	1898 aus der W. Sek. G. m. b. H. hervorgegangen.		Direktoren: Blumenthal, Kohl. Schlüter. Stellv. D.: Machenheimer.	selbstfahrende Lokomobilen, Dieselmotoren, Flugzeugmotoren (Gnome), Motorlokomotiven, fahrbare Lokomotiven.		3, 50	Motor.
61. Paul Mühlbach, Kamenz i. Sa.,	1900	Paul Mühlbach.	Inh. Paul Mühlbach.	Motorzweiräder Marke Adria, Motoren Marke Adria, Fahrräder, Gepäckhalter, Reparaturen.	1912	230	Adria Fabrik.
62. W. A. Th. Müller Strassenzug-Ges m. b. H., Berlin-Steglitz, Feldstr. 3.	1908	Oberingenieur A. W. Th. Müller.	Geschäftsführer: Obering. A. W. Th. Müller.	Strassenzüge von 30-50 t Tragfähigkeit.	1909	Steglitz 524	Müllerzug Berlin-Steglitz.
63. E. Nacke, Coswig (Sachsen),	1891	E. Nacke.	Inh. E. Nacke.	Kraftfahrzeuge, Zentrifugalpumpen, Dampfturbinen, Armaturen.	1900	Amt Kötschenbroda Nr. 11.	E. Nacke, Coswigsachsen.
64. Neckarsulmer Fahrzeugwerke A. G., Neckarsulm.	1873	Chr. Schmidt.	Direktoren: Georg Schwarz, Carl Schwarz.	NSU-Krafträder u. Kraftwagen, Fahrräder, Teile, Garnituren.	1900	5, 25 36	Fahrzeugwerke

a	b	c	d	d	f	g	h
65. Nationale Automobil-Gesellschaft A. G., Sitz Berlin, Zweigniederlassung in Oberschöneweide b. Berlin.	1901	A. E. G. Berlin.	Direktoren: Carl Georg, Ernst Wolff.	N. A. G.-Wagen zur Personen- und Lastenbeförderung, Omnibusse, Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, Flugmotoren, Schiffsmotoren, stationäre Motoren.	1901	Oberschöneweide 455-9.	Marsmotor.
Prokura: Rudolf Urtel, Berlin-Karlshorst; Oskar Knoop, Berlin-Treptow; Adolf Levin, Berlin. Ein jeder derselben ist ermächtigt, wenn der Vorstand aus mehreren Personen besteht, in Gemeinschaft mit einem ordentlichen Vorstandsmitgliede die Gesellschaft zu vertreten.							
66. Niederschlesische Automobil-Werke, Goldberg in Schlesien,	1908	P. Hoffmann.	Inh. P. Hoffmann.	Kraftfahrzeuge, Reparaturen.	1910	116	Stadtmühle Goldberg
67. Norddeutsche Automobil-Werke, Hameln a. Weser, G. m. b. H.	1907	Hans Hartmann.	Direktoren: Hans Hartmann, Paul Drechsler.	ausschliesslich Sperber-Wagen.	1907	187	Automobilwerke.
68. Adam Opel, Rüsselheim a. Main, O. H. G.	1862	Adam Opel.	Komm.-R. Carl Opel, Komm.-R. Dr. Wilhelm Opel, Heinr. Adam Opel Fritz Opel, Reg.-Ass Dr. Ldw. Opel	Motorwagen, Automobilfeuerspritzen, Fahrräder.	1896	Amt Rüsselheim No. 25, 26, 27; Amt Mainz No. 721, 722.	Opel Rüsselheimmain.

a	b	a	d	e	f	g	h
69. Oryx-Motorenwerke, Zweigniederlassung der Dürkopp-Werke Akt.-Ges., Berlin-Reinickendorf, Verlängerte Coloniestr. 1-2.	1. 1. 1911	Dürkoppwerke, Aktiengesellsch.	Dürkoppwerke Aktiengesellsch.	Oryx-Automobile	1911	Amt Reinickendorf 41, 42.	Oryxwerke, Reinickendorf.
70. Phänomen-Fahrradwerke, Gustav Hiller, Zittau.	1888	Gustav Hiller.	Inh. Frau Corre Stiller.	Kraftfahrzeuge: Phänomobile, Motorräder, Kraftwagen, Reparaturen	Motorräder 1903, Automobile und Phänomobile 1906.	225, 226, Rep.-Nr 798.	Gustav Hiller, Zittau.
71. Pasinger Automobilfabrik, Pasing b. München.	1901		Siegfried Regensteiner.			15	Autowerk.
72. Maschinenfabrik Pekrun, Cosswig (Anhalt).	1895						Pekrun Cosswiga
73. Podeus, Wismar i. M. O. H. G.	1853	F. Crull & Co.	Paul Podeus.	Kraftfahrzeuge, Motorpflüge, Düngerstreuer, Schiffshilfsmaschinen.	1906	18 30 146	Eisengiesserei.

a	b	c	d	e	f	g	h
74. Polyphon-Werke A. G., Wahren b. Leipzig	1895		Carl A. Mauer.	Dux-Automobile, Typen von 6/18, 9/26, 10/30 PS		Leipzig 1746, 411	Polyphon, Wahrensachsen
Zusammensetzung des **Aufsichtsrats:** Kaufmann Ernst Ulrich, Leipzig, 1. Vors.; Buchdruckereibes. Herm. Cal Junghans, Leipzig, stellv. Vors.; Kaufmann Herm. Friedr. Körner, Leipzig: Direktor Dr. Bruno Hoppen, Teplitz-Schönau.							
75. Justus Christian Braun, Premier-Werke A. G. in Liqu. Nürnberg.							
76. Presto-Werke A. G., Chemnitz i. Sa. A. G.	1906	Georg Günther, Osw. Seiffert.	Direktor: Oswald Seyffert.	Kraftfahrzeuge: Fahrräder und Fahrradteile.	1906	1720 2307	Presto.
77. Protos-Automobile, Berlin-Siemiensstadt G m. b. H.	1906	Siemens-Schuckertwerke.	KfmDir.: Haller. TechnDir.: Rasching.	Protos-Automobile; Bootsmotoren und Bootswendegetriebe.	1906	Wilhelm 6253, 6254, 6888.	Protosauto, Nonnendamm.
78. Ramesohl & Schmidt A. G., Oelde i. Westf.	1899	Konsortium von Bielefelder und Oelder Herren.	Direktoren: F. Ramesohl, R. Riefenberg, W. Osthoff.	Westfalia Automobile mit Explosionsmotoren; Zentrifug. (Separatoren).	1904	Oelde No. 14	Westfalia, Oelde.

a	b	c	d	e	f	g	h
79. Gbr. Reichstein, Brennabor-Werke, Brandenbg. (Havel) O.H.G.	1870	Adolf Carl Hermann Reichstein.	Kgl. Preuss. Kommerzienrat Carl Reichstein.	Brennabor-Wagen, Fahrräder und Kinderwagen.		Brandenburg No. 6, 146, 147.	Brennabor.
Zweigniederlassungen: Berlin, Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Magdeburg.							
80. Automobilwerk Reissig, Reissig b. Plauen, O. H. G.	1911	Arno Kohl-Krügel.	Arno Kohl-Krügel	anzschiesslich Kraftfahrzeuge.	1911	Amt Plauen 2780	Autowerk, Reissig.
81. Automobilwerk Richard & Hering, Akt. Ges. Ronneburg i. Sa. A.	1888	Generaldirektor Carl Richard.		Rex Simplex Last- und Lieferungswagen; Boots- und Luftschiffsmotoren.		46 42	Autowerk.
82. Adolf Saurer, Lindau i. Bay., Kemptenerstr. Zweigniederl. d. Fabr. in Arbon (Schweiz).				Motorlastwagen.			
83. Automobilfabrik Schachtschabel G. m. b. H., Halle a. S.	1911	Max Schachtschabel.	Max Schachtschabel, Bernh Agthen.	Kraftfahrzeuge; Reparaturwerkstatt für Automobile; Generalvertretung der Adlerwerke Frankfurt a. M. und Gebr. Stoever, Stettin; Kraftfahrschule.		936	Automobilwerk Schachtschabel.

a	b	c	d	e	f	g	h
83. Fahrzeugfabrik Heinrich Scheele, Cöln-Lindenthal, Aachenerstr. 163,	1898	Bernhard Scheele	Inh. Bernhard Scheele	Elektro-Benzin-Wagen, Akkumulatoren-, Elektro- und Benzin-Lastwagen, Omnibusse, Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Vorspann-Elektromobile, Geschäfts- und Lastwagen von 500 bis 6000 kg Tragfähigkeit; Karosseriebau.	1898	A. 815	Elektromobile. Abtl. Berlin-W. Dunker & Co. m. b. H., Berlin-W.
84. Alfr. Schwefringhaus, Düsseldorf, Birkenstr. 99.	1909	Alfred Schwefringhaus	Alfred Schwefringhaus.	Asdomobil Dreirad, Lieferautos für eine Nutzlast von 5 Ztr.	1909	15879	Schwefringhaus Düsseldorf.
85. Waffenfabriken Simson & Co., Suhl b. Berlin, O. H G	1850	Gebr. Simson.	Max, Leonhard, Arthur Julius Simson.	Kriegsautomobile, Luxuswagen, offen, geschlossen, Stadtwagen, Tourenwagen, Hotelwagen, Lieferungswagen; Waffen, Fahrräder. Kriegsfahrzeuge Artilleriematerial, feinmechanische Instrumente, Jagdgewehre.	1909	3, 31	Waffenfabrik Simson. Niederl. Berlin, Schiffbauerdamm 19.

a	b	c	d	e	f	g	h
86. Emil Stadie, Erste Ostdeutsche Fahrrad- u. Motorzeug-Fabrik Bromberg,	1888	Emil Stadie.	Inh. Emil Stadie.	Kraftfahrzeuge, Fahrräder.	1898	602	Emil Stadie, Bromberg.
87. Standard-Motorpflug-Gesellschaft m. b. H. Berlin-Charlottenburg, Hallerstr. 24.	1913		Direktor Fabrikbesitzer M. Bothe.	selbstfahrende landwirtschaftliche Maschinen Traktoren für die Landwirtschaft und Armee.	1913	Amt Wilhelm 6902, 6903.	Standard.
88. Horst Steudel, Camenz i. Sa.,	1895	Horst Steudel.	Inh Horst Steudel.	nur Motorräder.	1898	260	Steudel Camenz
89. Gebrüder Stoewer, Stettin. O. H. G.	1896	Emil u. Bernhard Stoewer. Gesamtprokura: Franz Kretschmer, Friedrich Patzelt, Max Schneider.	Emil u. Bernhard Stoewer.	Stoewer Automobile, Luxus-, Personen-, Lastwagen, Droschken, Liefermagen, Omnibusse, Krankenwagen, Schreibmaschinen.		1402 1412 1417	Motorstoewer.
90. Gebr. Windhoff G. m. b. H., Rheine i. Westf.	1902	Ernst Windhoff, Heinr. Windhoff	Ernst Windhoff, Heinr. Windhoff.	Windhoff-Automobile für Personen- und Lastenbeförderung, Kraftfahrzeuge für Militärverwaltung; Eisenbahnwinden, Krahne u. dergl.	ca. 1908	Rheine 65, 82.	Windhoffauto. Rheine i. W.

a	b	c	d	e	f	g	h
91. Wanderer-Werke, vorm. Winklhofer & Jaenicke, Chemnitz-Schönau, Christianstr. 27. A. G.		Kommerzienrat Joh. Bapt. Winklhofer, Rich. Adolf Jaenicke.	Direktoren: Georg Daut, Rich. Stuhlmacher.	Wanderer-Motorräder, Wanderer-Fahrräder, Continental-Schreibmaschinen, Werkzeugmaschinen, Fräsmaschinen, Fräser.	Ende 1902	6420 bis 6424	Wanderer.

Anlage No. 2.

Ergebnis der Unfallstatistiken.

(Statist. Vierteljahrshefte: 1907 Heft 2 S. 203—217; 1908 Heft I S. 271—300)

No.	Bezeichnung	1. 4. 1906 bis 30. 9. 1906		1. 10. 1906 bis 30. 9. 1907	
		Anzahl	%	Anzahl	%
1)	Gesamtzahl der Unfälle . . .	2290		4864	
2)	Hieran waren beteiligt				
	a) Personenfahrzeuge . .	2163	94,5	4531	93,2
	b) Lastfahrzeuge	101	4,4	288	5,9
	c) Fahrzeuge, deren Art nicht ermittelt wurde	26	1,1	45	0,9
3)	Zahl der Fälle, in denen				
	a) der Besitzer des Fahrzeuges ermittelt wurde .	2007	87,6	4598	94,5
	b) der Besitzer nicht ermittelt wurde	283	12,4	266	5,5
	c) der Führer des Kraftfahrzeuges sich der Feststellung				
	aa) nicht entzog . . .	1828	79,8	4298	88,4
	bb) sich durch Flucht zu entziehen versuchte	81	3,5	104	2,1
	cc) sich der Festellung entzog	381	16,7	462	9,5
	d) ein Personenschaden eintrat	673	29,4	1173	24,1

e) ein Sachschaden eintrat.	987	43,1	2634	54,2
f) ein Personen- und Sachschaden eintrat	630	27,5	1057	21,7
4) Zahl der an den schädigenden Ereignissen beteiligten Fahrzeuge	2331	—	5079	—
Davon hatten ihren Standort				
a) im Inlande	2020	86,6	4769	93,9
b) im Auslande	67	2,9	69	1,4
c) unbekannt	244	10,5	241	4,7
5) Zahl				
a) der verletzten Personen	1519	—	2419	—
Davon waren				
aa) Führer.	173	11,4	199	8,2
bb) Insassen	219	14,4	367	15,2
cc) dritte Personen . .	1127	24,4	1853	76,6
b) der getöteten Personen .	57	—	145	—
Davon waren				
aa) Führer.	9	17,0	13	0,9
bb) Insassen	9	17,6	17	11,7
cc) dritte Personen . .	33	67,7	115	79,3
6) Höhe des Sachschadens (ungefähr)	317320		617971	
7) Art der Unfälle				
a) auf Strassen oder Plätzen in Grossstädten	1131	49,4	3427	70,5
b) desgleichen in Städten unter 10000 Einwohnern	303	13,2	368	7,6
c) auf Dorfstrassen . . .	279	12,2	357	7,3
d) auf Landstrassen, Chausseen	677	25,2	712	14,6
8) Art der Unfälle				
a) Zusammenstoss mit				
aa) Fussgängern . . .	561	24,5	1032	21,2
bb) Radfahrern	291	12,7	543	12,2
cc) Strassenbahnwagen .	133	5,8	538	11,0

dd) mit anderen Kraftfahrzeugen	36	1,6	196	0,4
ee) Eisenbahnwagen . .	2	0,1	3	0,1
ff) Tieren	171	7,5	161	3,3
b) Anfahren gegen				
aa) geschlossene Schranken an Eisenbahn-Uebergängen . . .	12	0,5	8	0,2
bb) Strassenlaternen und Bäume	71	3,1	200	4,1
c) Sturz des Kraftfahrzeugs	79	3,4	66	1,3
d) Brand desselben . . .	5	0,2	15	0,3
e) Sturz aus demselben . .	6	0,3	9	0,2
f) Scheuen oder Durchgehen von Zugtieren . .	426	18,6	504	10,4
9) Ursachen der Unfälle:				
a) zu schnelles Fahren bezw. Unterlassen des Huppensignals	478	20,9	630	12,9
b) ungeschicktes, unvorsichtiges oder vorschriftswidriges Fahren . . .	220	9,6	432	8,9
c) Nichthalten trotz Winkens oder Zurufs	26	1,1	42	0,9
d) Versagen der Brems- oder Steuervorrichtungen . .	53	2,3	62	1,3
e) Bruch von Farradteilen, Platzen der Bereifung etc.	20	0,9	32	0,6
f) Explosionen	5	0,2	11	0,2
g) nasses oder schlüpfriges Strassenpflaster	48	2,1	316	6,5
h) Schuld oder Unachsamkeit des Verletzten . .	174	7,6	267	5,5
i) andere oder nicht ermittelte Gründe	1266	55,3	3072	63,2

Anlage No. 3.

I. Automobilgesetze mit bindender Rechtskraft fürs Deutsche Reich, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb des Deutschen Reiches.

(Nach Daten geordnet).

Gesetz betr. die Kosten für Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen vom 8. Juli 1905.

Reichsgesetz betr. die Stempelabgabe von Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer vom 18. Mai 1908. RGBl. 210.

Ausführungsbestimmungen des Bundesrats zum Reichsgesetz betr. die Stempelabgabe von Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer vom 29. Mai 1908. Zentralbl. 201.

Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. RGBl. 437.

Bekanntmachung des Reichskanzlers betr. die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910. RGBl. 1910, 389.

Reichsstempelgesetz vom (18. Mai 1908) 15. Juli 1909. RGBl. 1909, 833.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. Juli 1906 betr. die Ausführungsbestimmungen des Bundesrats zum Reichsstempelgesetz. Zentralbl. 980.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 3. Juni 1910 betr. die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. RGBl. 1910, 858.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 5. November 1910 betr. die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. RGBl. 1910, 1110.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 1. März 1911 betr. die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. RGBl. 1911, 62.

Gesetz wegen Aenderung des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juli 1913. RGBl. 1913, 544.

Bekanntmachung betr. die Fassung des Reichsstempelgesetzes vom 2. August 1913. RGBl. 1913, 639.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 25. April betr. Abänderung der Anlage A der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910. RGBl. 112 in Abschn. IV unter No. 2.

Verordnung des Bundesrats vom 25. Febr. 1915 betr. die Ausserkraftsetzung der Zulassungsbescheinigungen für die Dauer des Krieges. RGBl., 113.

II. Automobilverordnungen und Gesetze mit bindender Rechtskraft fürs Deutsche Reich betr. den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

(Nach Daten geordnet).

Internationales Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909. RGBl. 1910, 603.

Bekanntmachung des Bundesrats betr. die Ratifikation des am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und die Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 21. April 1910. RGBl., 640.

Verfügung des Bundesrats vom 3. Februar 1910 über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen. RGBl., 389.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 24. Mai 1910 betr. die Ratifikation das am 11. Oktober 1909 unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Belgien und die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Re-

gelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1910, 838.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 6. April 1911 betr. den Beitritt von Luxemburg, Schweden und der Schweiz zu dem am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, sowie die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1911, 179.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 22. August 1911 betr. die Inkraftsetzung des am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der französischen Kolonie Algerien und die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1911, 909.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 29. April 1912 betr. die Ratifikation des am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Rumänien und Portugal, die Inkraftsetzung des Abkommens in einer Anzahl britischer Kolonien und Protektorate sowie im französischen Protektorate Tunis und die dadurch erforderlichen gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1912, 261.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 21. September 1912 betr. die Annahme eines besonderen Unterscheidungszeichens für Kraftfahrzeuge durch Britisch-Indien

und die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1912, 499.

Bekanntmachung des Bundesrats vom 11. April 1913 betr. die Ratifikation des am 11. Oktober in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Montenegro und Griechenland, sowie die dadurch erforderlichen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1913, 22.

Bekanntmachung vom 22. April 1914, betr. den Beitritt Dänemarks zu dem am 11. Okt. 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die Inkraftsetzung dieses Abkommens auf den Inseln Guernsey und Jersey, die Kündigung des Abkommens für eine Anzahl britischer Kolonien sowie die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrat getroffenen Bestimmungen. RGBl. 1914, 113 ff.

Anlage No. 4.

Höhere Verwaltungsbehörden im Sinne des Automobilgesetzes sind:

Im Königreich:

Beyern: die Bezirksämter bezw. unmittelbaren Stadtmagistrate;
in München: die kgl. Polizeidirektion.

Preussen: die Regierungspräsidenten;
für den Landespolizeibezirk Berlin: der Kgl. Polizeipräsident.

Sachsen: die Kreishauptmannschaften;
in Dresden: die Polizeidirektion;
in den Städten Leipzig, Chemnitz, Zwickau und Plauen: die Polizeiämter.

Würtemberg: die Oberämter;
in Stuttgart: die Stadtdirektion.

Im Grossherzogtum:

Baden: die Bezirksämter.

Hessen: die Kreisämter.

Mecklenburg-Schwerin: die Technische Kommission in Schwerin.

Mecklenburg-Strelitz: die Technische Kommission in Neustrelitz.

Oldenburg: im Grossherzogtum Oldenburg: die Grossherzogliche Polizeidirektion in Oldenburg;
im Fürstentum Lübeck: die Grossherzogliche Regierung in Eutin;
im Fürstentum Birkenfeld: die Grossherzogliche Regierung in Birkenfeld.

Sachsen-Weimar: die Bezirksdirektoren.

Im Herzogtum:

Anhalt: die Herzogliche Regierung in Dessau, Abteilung des Innern.

Braunschweig: die Herzoglichen Kreisdirektionen; in der Stadt Braunschweig: die Herzogliche Polizeidirektion.

Sa. Altenburg: die Herzoglichen Landratsämter; für die Stadt Altenburg: der Stadtrat zu Altenburg.

Sa. Coburg-Gotha: die Bezirksverwaltungsbehörden.

Sa. Meiningen: das Staatsministerium, Abteilung des Innern, in Meiningen.

Im Fürstentum:

Lippe-Detmold: die Fürstliche Regierung in Detmold.

Reuss ä. L.: das Landratsamt in Greiz.

Reuss j. L.: die Landratsämter; für die Stadt Gera: der Stadtrat zu Gera.

Schaumburg-Lippe: das Fürstliche Ministerium in Bückeburg.

Schwarzburg-Rudolstadt: die Fürstlichen Landratsämter.

Schwarzburg-Sonderhausen: die Fürstlichen Landratsämter.

Waldeck: der Landesdirektor in Arolsen.

In den Freien und Hansestädten:

Bremen: die Polizeikommission des Senats.

Hamburg: die zuständige Landherrenschaft; in der Stadt Hamburg: die Polizeibehörde.

Lübeck: das Polizeiamt Lübeck.

In den Reichslanden:

Elsass-Lothringen: die Bezirkspräsidenten.

Anlage No. 5.

Beschaffenheit des Anhängewagens.

Das Gutachten des amtlich anerkannten Sachverständigen muss bescheinigen, dass der Anhängewagen enthalte:

1) eine wirksame Bremse. Falls diese nicht vom Führersitz betätigt werden kann, so ist das Mitfahren eines Bremsers notwendig.[1])
2) eine zuverlässige auf die Fahrbahn wirkende Vorrichtung, die beim Befahren von Steigungen die unbeabsichtigte Rückwärtsbewegung verhindert (Bergstütze).
3) Radkränze, die mit Gummi oder einem anderen elastischen Stoffee bereift sind und keine Unebenheiten besitzen, die geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen.
4) eine derartig beschaffene Verbindung (Kuppelung) der Lenkvorrichtung des Anhängewagens mit dem Kraftfahrzeuge, dass die Räder des Anhängewagens auch in den Krümmungen möglichst auf den Spuren der Räder des Kraftfahrzeugs laufen.
5) neben der Hauptkuppelung der beiden Wagen noch eine Sicherheits- oder Notkuppelung.
6) ein an einer sichtbaren Stelle durch Niete befestigtes Schild, auf dem die Firma, die den Anhängewagen hergestellt hat, die Fabriknummer, das Eigengewicht und die zulässige Belastung des Wagens, sowie der Felgendruck auf 1 cm Felgenbreite — Basis der Gummireifen — in beladenem Zustande angegeben ist.

[1]) Dieser gilt jedoch nicht als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des KFG.

Anlage No. 6.

Der Antrag auf Zulassung eines Kraftfahrzeugs hat gemäss § 5 BRV. zu enthalten:

1) Name, Stand und Wohnort des Eigentümers,
2) die Firma, die das Fahrgestell hergestellt hat,
3) die Fabriknummer des Fahrgestells,
4) die Bestimmung des Fahrzeugs (Personen- oder Lastfahrzeug),
5) die Betriebsart des Kraftfahrzeugs (Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine, Elektromotor),
6) die Anzahl der Pferdestärken der Maschine oder des Motors; bei steuerpflichtigen Fahrzeugen auch die nach der Steuerformel berechnete Nutzleistung des Fahrzeugs (Stuer-PS),
7) das Eigengewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs,
8) die zulässige Belastung des Fahrzeugs in kg oder Personen einschliesslich Führer,
9) bei Fahrzeugen, deren Eigengewicht einschliesslich Ladung 5 Tonnen übersteigt, die Achsdrucke und Felgendrucke auf 1 cm Felgenbreite — Basis der Gummireifen — im beladenen Zustande.

Anlage No. 7.

Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs gemäss § 4 BRV.

Jedes Fahrzeug muss versehen sein:

1) mit einer zuverlässigen Lenkvorrichtung, die gestattet, sicher und rasch auszuweichen; die zur Lenkung benutzten Wagenräder sollen nach beiden Seiten möglichst weit einschlagen, um kurz wenden zu können;
2) mit zwei voneinander unabhängigen Bremseinrichtungen, von denen jede auf die Wagenräder der gebremsten Achse gleichmässig einwirkt; mindestens eine Bremseinrichtung muss unmittelbar auf die Hinterräder oder auf Bestandteile, die mit diesen Rädern fest verbunden sind, wirken; diese Bremse muss feststellbar sein. Jede Bremseinrichtung muss für sich geeignet sein, den Lauf des Fahrzeugs sofort zu hemmen und es auf die kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen;
3) mit einer zuverlässigen Vorrichtung, die beim Befahren von Steigungen die unabsichtige Rückwärtsbewegung verhindert, sofern nicht eine der Bremsen diese Forderung erfüllt;
4) mit einer tieftönenden Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen; falls die Huppe mehrtönig ist, müssen die verschiedenen Töne gleichzeitig anklingen. Der Gebrauch einer Fanfarenhuppe, Auspuffpfeife ist verboten. Die Klaxonhuppe, deren wesentliche Bestandteile ein Elektromotor und eine Mem-

brane aus Stahlblech und ein Zahnrad sind, ist, wie wiederholt gerichtlich entschieden, zugelassen[1]), ebenso auch die Longhornhuppe[2]). Grundsätzlich Grundsätzlich sind als vorschriftsmässige Huppen sind als vorschriftsmässige Huppen solche Signalinstrumente zu betrachten, bei denen ein einziger tiefer Ton durch Schwingungen von Metallzungen oder Membranen erzeugt wird. Für Kraftwagen soll der Huppenklang tieftönig sein, dagegen für Krafträder hochtönig.

5) mit mindestens zwei in gleicher Höhe angebrachten die seitliche Begrenzung des Fahrzeugs anzeigenden, hellbrennenden Laternen mit farblosem Glase, die den Lichtschein derart auf die Fahrbahn werfen, dass diese mindestens auf 20 m. Strecke von dem Führer aus gut übersehen werden kann. Starke Scheinwerfer mit blendendem Licht dürfen an Stelle der Laternen nicht verwendet werden. Jedoch ist die Anbringung eines Scheinwerfers neben den Laternen und nur zur Momentbeleuchtung[3]) gestattet. Für Krafträder genügt eine Laterne;

6) mit einer Vorrichtung, die verhindert, dass das Fahrzeug von Unbefugten in Betrieb genommen werden kann. Dieser Anforderung entsprechen:

a) geheime Unterbrechung des Stromkreises, der Zündung durch Stechschlüssel;

b) geheime Abstellung des Benzinzuflusses durch einen Hahn oder durch ein Benzinschloss[4]);

c) Festschliessen des Schaltungshebels oder des Kuppelungspedals[5]);

---

[1]) Urt. d. LG. Rostock vom 27. 3. 1913 in Sachen Reduth, Geschäftsnummer N. 39/15, Auto-Recht 1912, 394. Urt. G. Nürnberg 29. 1. 14, Auto-Recht 1914, 352.

[2]) Urt. Schöff. Ger. Frankfurt a. M. 2. 2. 14. Auto-Recht 1914, 353.

[3]) z. B. von Wegweisern etc.

[4]) Mod. Hintze, Frankfurt a. M., Ludwigstr. 27.

[5]) Allgemeine Deutsche Automobil-Zeitung 1913, No. 45, S. 19.

d) bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ein geheimer Kontaktschlüssel mit Gewinde;

7) Jeder Kraftwagen, dessen Eigengewicht 350 kg übersteigt, muss so eingerichtet sein, dass er mittels der Maschine oder des Motors vom Führersitz aus in den Rückwertsgang gebracht werden kann;

8) mit einem an einer sichtbaren Stelle des Fahrgestells angebrachten Schilde, das die Firma, die das Fahrgestell hergestellt hat, die Fabriknummer des Fahrgestells, die Anzahl der Pferdestärken der Maschine oder des Motors (bei steuerpflichtigen Fahrzeugen auch die nach der Steuerformel berechnete Nutzleistung des Fahrzeugs) und das Eigengewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs enthält;

9) Bei Kraftfahrzeugen, deren Eigengewicht einschliesslich Ladung 5 Tonnen übersteigt, muss das unter No. 8 erwähnte Schild noch enthalten die Angabe über die zulässige Höchsbelastung, über die Achsdrucke, Felgendrucke auf 1 qcm — Basis der Gummireifen — im beladenen Zustand. Hierbei darf der Druck auf eine Achse 6 Tonnen und auf 1 cm Felgenbreite — Basis der Gummireifen — 150 kg nicht übersteigen.

Anlage No. 8.

Gebühren für die amtliche Prüfung von Kraftfahrzeugen.

Nr.	Angabe des Prüfungsgeschäts.	Gebührensatz ℳ
I.	Für die Typenprüfung	
	a) eines Kraftwagens	100,—
	b) eines Kraftrads	50,—
II.	Für die Prüfung einzelner Kraftfahrzeuge	
	1. am Wohnsitz des Sachverständigen	
	a) für einen Kraftwagen	20,—
	b) für ein Kraftrad	15,—
	2. ausserhalb des Wohnsitzes des Sachverstädigen	
	a) für einen Kraftwagen	25,—
	b) für ein Kraftrad	20,—
	3. für weitere an dem gleichen Tage geprüfte Kraftfahrzeuge desselben Eigentümers in dem nämlichen Gemeinde- oder Gutsbezirke	
	a) für jeden Kraftwagen	10,—
	b) für jedes Kraftrad	7,50

Anlage No. 9.

Die Kosten für die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung betragen in:

Anhalt	1,— M.
Baden	
für Kraftwagen	5,— „
für Krafträder	2,— „
Bayern	2—20,— „
in Ausnahmefällen	2—200,— „
Braunschweig	1,— „
Bremen	
für Kraftwagen	20,— „
für Krafträder	3,— „
Elsass-Lothringen	1,— „
Hamburg	
Personenfahrzeuge	
für Kraftwagen	50,— „
für Krafträder	20,— „
Lastfahrzeuge	
für Kraftwagen	10,— „
für Krafträder	3,— „
Hessen	1,— „
Lippe	3,— „
Lübeck	1,50 „
Mecklenburg-Schwerin, *Mecklenburg-Strelitz*	wie Baden
Oldenburg	2,— „
Preussen	1,— „

Reuss ä. L.
für Kraftwagen bis 10 PS . . . 10,— M.
über 10 PS . . . 15,— „
für Krafträder . . . . . 2,— „
Reuss j. L. . . . . 5—20,— „
Sachsen (Königreich) . . . . . 10—50,— „
Sachsen-Altenburg
Sachsen Coburg-Gotha } wie Reuss ä. L.
Sachsen-Meiningen
Schaumburg-Lippe . . . . . 1,— „
Schwarzburg-Rudolstadt } wie
Schwarzburg-Sondershausen } Reuss ä. L.
Waldeck . . . . . 1,— „
Würtemberg wie Baden.

Anlage Nr. 10.

Verteilung der Kennzeichen der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche:

Preussen Ziffer I.

IA Polizeibezirk Berlin
IC Ostpreussen
ID Westpreussen
IE Brandenburg
IH Pommern
IK Schlesien
IL Regierungsbezirk Sigmaringen
IM Provinz Sachsen
IP Schleswig-Holstein
IS Hannover
IT Hessen Nassau
IX Westfalen
IY Posen
IZ Rheinprovinz

Bayern Ziffer II.

IIA Stadtbezirk München
IIB Regierungsbezirk Oberbayern
IIC Regierungsbezirk Niederbayern
IID Regierungsbezirk Pfalz
IIE Regierungsbezirk Oberpfalz und Regersburg
IIH Regierungsbezirk Oberfranken
IIN Stadtbezirk Nürnberg
IIS Regierungsbezirk Mittelfranken
IIU Regierungsbezirk Unterfranken und Aschaffenburg
IIZ Regierungsbezirk Schwaben und Neuburg

IIM Militärfahrzeuge
IIP Postfahrzeuge

Sachsen (Königreich) Ziffer I—V.

I Kreishauptmannschaft Bautzen
II „ Dresden
III „ Leipzig
IV „ Chemnitz
V „ Zwickau

Württemberg Ziffer III.

IIIA Stuttgart Stadt
IIIC Backnang, Besingheim, Böblingen, Brackenheim, Cannstadt, Esslingen
IIID Heilbronn, Leonberg, Ludwigsburg, Marbach, Maulbronn
IIIE Neckarsulm, Stuttgard, Vaihingen, Waiblingen
IIIH Bailingen, Calw, Freudenstadt, Herrenberg, Horb, Nagold
IIIK Neuenburg, Nürtingen, Oberndorf, Reutlingen, Rottenburg
IIIM Rottweil, Spaichingen, Sulz, Tübingen, Tüttlingen, Urach
IIIP Aalen, Crailsheim, Ellwangen, Gaildori, Gerabronn
IIIS Gmünd, Hall, Heidenheim, Künzelsau
IIIT Mergentheim, Neresheim, Oehringen, Schorndorf, Welzheim
IIIX Biberach, Blaubeuren, Ehingen, Geislingen, Göppingen, Kirchheim
IIIY Laupheim, Leutkirch, Münsingen, Ravensburg, Riedlingen
IIIZ Saulgau, Tettnang, Ulm, Waldsee, Wangen.

Baden Ziffer IV B.

Hessen Ziffer V.

VO Provinz Oberhessen

VR Provinz Rheinhessen
VS „ Starkenburg
MI Mecklenburg-Schwerin
S Sachsen Grossherzogtum
MII Mecklenburg-Strelitz

Oldenburg O und die Ziffer I—III.

OI Herzogtum Oldenburg
OII Fürstentum Lübeck
OIII Fürstentum Birkenfeld
B Braunschweig
SM Sachsen-Meiningen
SA Sachsen-Altenburg
CG Sachsen Coburg-Gotha
A Anhalt
SR Schwarzburg-Rudolstadt
SS Schwarzburg-Sondershausen
W Waldeck
RA Reuss ältere Linie
RJ Reuss jüngere Linie
SL Schaumburg Lippe
L Lippe
HL Lübeck
HB Bremen
HH Hamburg

Elsass-Lothringen Ziffer VI und Buchstaben A, B etc.

VIA Bezirk Unterelsass
VIB „ Oberelsass
VIC „ Lothringen

Anlage No. 11.

Die Abmessungen der polizeilichen Kennzeichen.

I. Bei Kraftwagen:

a) vorderes Kennzeichen:

Randbreite	min. 10 mm
Schrifthöhe	75 „
Strichbreite	12 „
Abstand zwischen den einzelnen Zeichen uud dem Rande	20 „
Stärke des Trennungsstriches	25 „
Höhe der Tafel einschliesslich des Randes	115 „

b) hinteres Kennzeichen:

Randbreite	min. 10 mm
Schrifthöhe	100 „
Strichbreite	15 „
Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und dem Rande	20 „
Höhe der Tafel ausschliesslich des Randes	260 „

II. Bei Krafträdern:

Randbreite	min. 8 mm
Schrifthöhe	60 „
Strichstärke	10 „
Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und dem Rande	12 „
Stärke des Trennungsstriches	18 „
Höhe der Tafel ausschliesslich der Randes	80 „

Anlage No. 12.

Die Nationalitätszeichen.

Die Abmessungen der Nationalitätszeichen betragen:

a) **für Kraftwagen:**

Grösse des Schildes:
Breite 30 cm, Höhe 18 cm;

Abmessungen der Buchstaben:
Höhe 10 cm, Breite 15 mm;

b) **für Kraft- Zwei- und Dreiräder:**

Grösse des Schildes:
Breite 18 cm, Höhe 12 cm;

Abmessungen der Buchstaben:
Höhe 8 cm, Breite. 10 mm;

Verteilung der Nationalitätszeichen:

Belgien	B
Bulgarien	BG
Deutschland . . .	D
Frankreich	F
Grossbritannien . .	GB
Griechenland . . .	GR
Italien	I
Luxemburg	L
Montenegro	MN
Monaco	MC
Niederlande	NL
Oesterreich	A
Portugal	P
Russland	R
Rumänien	RM

Schweden	S
Schweiz	CH
Serbien	SB
Spanien	E
Ungarn	U
Vereinigte Staaten .	US

Anlage No. 13.

Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs, das zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll.

Das Kraftfahrzeug muss versehen sein:

a) mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, die leicht und sicher zu lenken gestattet;

b) mit zwei voneinander unabhängigen hinreichend wirksamen Bremseinrichtungen, von denen wenigstens eine sofort wirksam sein und unmittelbar auf die Räder oder auf fest mit ihnen verbundene Umfassungen einwirken muss;

c) mit einer Vorrichtung, die selbst bei starken Steigungen jede Rückwärtsbewegung zu verhindern vermag, sofern nicht eine der Bremsvorrichtungen diesen Anforderungen genügt;

d) jedes Kraftfahrzeug, dessen Eigengewicht 350 kg übersteigt, muss mit einem Rückwärtsgang ausgestattet sein;

e) mit Schildern, welche die Firma, die das Fahrgestell hergestellt hat, und die Fabriknummer des Fabrikgestells, sowie die Anzahl der Pferdestärken des Motors oder die Zahl und die Bohrung der Zylinder und das Eigengewicht des Fahrzeugs angegeben;

f) mit einer tieftönenden Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen;

g) ausser dem heimatlichen Kennzeichen mit einer Nummer das Nationalitätszeichen, das die Zugehörigkeit zu einem der Vertragsstaaten angibt;

h) vom Einbruch der Dunkelheit an vorn mit zwei Laternen und hinten mit einer Beleuchtung, die das Kennzeichen und das Nationalitätszeichen zu lesen ermöglicht. Die Fahrbahn muss nach vorn auf eine hinreichende Entfernung erhellt sein, indessen ist die Verwendung blendender Lichter innerhalb von Ortsteilen mit städtischer Bebauung stets verboten.
Bei Krafträdern genügt eine vordere Laterne.

Anlage No. 14.

Der Antrag auf Ausstellung einer Erlaubniskarte für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer muss enthalten:

Name, Stand und Wohnung } des Anmeldenden
Verhältnis zum Fahrzeug }

Gattung
Herstellungsfirma
Betriebsart
Anzahl der Pferdekräfte
Eigengewicht
} des in Gebrauch zu nehmenden Kraftfahrzeugs

Angabe der Dauer, für welche die Erlaubniskarte ausgestellt werden soll.

Anlage No. 15.

Tarif der Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge ausländischer Besitzer.

Krafträder und Kraftwagen werden ohne Unterschied auf ihre Pferdestärken gleichhoch verzollt:

während eines Aufenthalts von	1 Tag	im	Jahre	3,—	M.
von	2— 5 Tagen	„	„	8,—	„
„	5—15 „	„	„	15,—	„
„	15—30 „	„	„	25,—	„
„	30—60 „	„	„	40,—	„
„	60—90 „	„	„	50,—	„

Anlage No. 16.

Tarif für Erlaubniskarten.

	Steuer	
	Grundbetrag	Zuschlag f. jede PS
	ℳ	ℳ
1) für Krafträder	10,—	—,—
2) für Kraftwagen		
a) von nicht mehr als 6 Pferdestärken	25,—	2,—
b) von über 6, jedoch nicht mehr als 10 PS	50,—	3,—
c) von über 10, jedoch nicht mehr als 25 PS	100,—	5,—
d) über 25 PS	150,—	10,—

Die Abgabe ermässigt sich, wenn die Ausstelsung der Erlaubnisskarte für einen 4 Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird.

Beispiele:

1) Jahreskarte:

Es soll ein Kraftfahrzeug von 16 Steuer-PS versteuert werden.

Grundbetrag	100,—	M
Zuschlag für 16 PS à 5,—	M 80,—	„
Zu zahlende Steuer	180,—	M

2) Erlaubniskarte für 4 Monate:

Grundbetrag	100,—	M
Zuschlag für 16 PS à 5,—	M 80,—	„
Davon die Hälfte	90,—	M
Zu zahlende Steuer	90,—	M

Anlage No. 17.

Zusammenstellung der Einfuhrzölle der wichtigsten Länder der Welt für Kraftfahrzeuge deutschen Ursprungs.

(zusammnngestellt auf Grund von amtlichen Material).

Argentinien

Benennung		Zolleinschätzungswert (aforo)		Zoll
Krafträder	Stck.	100,—	Gold	25%
Zubehörteile	„	2,30	„	25%
Kraftwagen	Wertdeklarierung			10%
Zubehörteile, wie				
Plane	kg.	2,—	Gold	10%
Antideparants	„	1,50	„	„
Spulen und Magnete . .	„	2,50	„	„
Petroleumlaternen . .	„	2,40	„	„
Azetylenlaternen . . .	„	2,20	„	„
Motorteile (Ventile, Federn). . .	„	1,10	„	„
Wagen oder Kutschenteile (Decken, Verzahnungen, Bremsen etc.)	„	0,60	„	„
Pumpen	„	1,30	„	„
Hupen	„	2,30	„	„

Belgien.

Der Einfuhrzoll für Kraftfahrzeuge beträgt bis zum 1. Mai 1914 **12% vom Werte.**

Von diesem Zeitpunkte an tritt die königliche Verordnung vom 20. Juli 1913 in Kraft, derzufolge der Wert-

zoll für Automobile und Motorräder in spezifische Zölle und zwar von 30 bis 120 Frs pro 100 kg umgewandelt worden ist.

Tarif.

Automobile: Châssis mit oder ohne Motor, mit oder ohne Karosserie, im Gewichte:

a) bis zu 2000 kg . . . 80 Frs pro 100 kg
b) von 2000 bis 4000 kg excl. und zwar:
Personenwagen . . 80 „ „ „ „
andere . . . . . 60 „ „ „ „
c) 4000 kg und darüber . 30 „ „ „ „

Krafträder . . . . . 120 „ „ „ „

Bolivien.

Krafträder, Kraftwagen und Zubehörteile
35%
von dem nach Sicht festgestellten Werte.

Brasilien,

nach Position 806,810 Klasse 30 des Tarifs:

1) Automobilie für industrielle Zwecke zum Materialien- oder Warentransport 5%
2) Automobile für den Passagiertransport . . 7 „
3) Automobile, die als Brennstoff reinen Alkohol oder denaturierten Alkohol benutzen . 5 „
4) Automobilchassis, fertig oder unfertig, Räder, Motoren und Zubehörteile ohne Aufbereitung und ohne Wagenkasten . . . . . 5 „
5) Pneumatiks . . . . . 5 „

Bulgarien.

Automobile aller Art.

Pro Stück 250 Franken. Hierzu tritt ein Zuschlag (Oktoi) von 20 v. H. vom Zollbetrage.

Chile.

Ein Einfuhrzoll für Krafträder und Kraftwagen, sowie deren Zubehörteile ist in dem Zolltarif nicht angegeben. Es ist in diesem Falle der Zollsatz massgebend, der drüben von dem betreffenden Zollbeamten kalkuliert wird.

China.

Da Kraftwagen und Krafträder im Import-Tarif nicht aufgeführt werden, so sind bei der Einfuhr 5% vom Werte zu zahlen.

Columbien.

Kraftwagen . . . 0,01 pro Kilo Brutto
Krafträder . . . 0,05 „ „ „

Für Zubehörteile gibt es keinen bestimmten Zoll, es richtet sich nach den verschiedenen Klassen, wozu die Zubehörteile gehören.

Dänemark.

Nach Pos. 295 des Dän. Zolltarifes unterliegen Automobile einem Einfuhrzoll von

10 Ore pro kg.

Deutschland.

Bei einem Reingewicht von	Allgemeiner Tarifzollsatz für 1 ctr. ℳ	Vertrags-Tarifzollsatz für 1 ctr. ℳ
50 kg und darunter	150,—	—
mehr als 50 kg bis 1 ctr.	120,—	—
„ „ 1 ctr. „ 2,5 „	90,—	—
„ „ 2,5 „ „ 5 „	60,—	40,—
„ „ 5 „ „ 10 „	40,—	25,—
„ „ 10 „	20,—	15,—

Deutsche Schutzgebiete.

Samoa. Krafträder, Kraftwagen und deren Zubehörteile unterliegen bei der Einfuhr gemäss Ziffer 9 der Seite A des für dieses Schutzgebiet geltenden Zolltarifes einem Einfuhrzolle von $12^1/_2$% vom Werte.

Kiautschou. In dem für dieses Schutzgebiet geltenden chinesischen Zolltarife sind Kraftfahrzeuge nicht namentlich aufgeführt. Sie sind daher als nicht besonders genannte Waren mit 5% vom Werte zollpflichtig.

Dominikanische Republik.

Automobile oder lose Teile derselben, soweit sie nicht in anderen Positionen des Zolltarifes enthalten sind, Zoll 20% vom Werte.

Motorräder oder lose Teile derselben, soweit sie nicht in anderen Positionen des Zolltarifes enthalten sind, Zoll 25% vom Werte.

Ecuador.

Krafträder 15 Centavós pro kg Bruttogewicht.
Kraftwagen und deren Zubehörteile zollfrei.

Finnland.

Kraftwagen aller Art werden als vierrädrige Wagen auf Federn nach Position 273 der Finnländischen Zolltaxe behandelt, und beträgt der Eingangszoll für

ganz gedeckte . . . F. M. 300,—
halb gedeckte . . . „ „ 150,—
offene . . . . . „ .. 60,—

pro Stück; ausserdem kommen für den Motor noch F. M. 14,70 pro 100 kg hinzu. Ist das Gewicht des Motors nicht angegeben, so wird dieses zu 30% angenommen. Der Zoll für Kraftfahrräder ist F. M. 15,— pro Stück, und werden für den Motor etwa 40% des Gesamtgewichtes gerechnet.

Frankreich,

a) für deutsche Krafiwagen, Karosserien, Chassis mit oder ohne Motor, mit oder ohne Karosserie, im Gewichte:

2500 kg und darüber . .	50 Frs	pro 100 kg Reingewicht
500 „ bis ausschliesslich 2500 kg . . .	75 „	
unter 500 kg	100 „	
b) für deutsche Krafträder . .	100 „	
c) Gummireifen und Luftschläuche	100 „	

Griechenland.

Der Einfuhrzoll auf Kraftfahrzeuge schwankt zwischen Dr. 725,— und Dr. 4,758,— (10%) das Stück, je nach der Qualität der Fahrzeuge. Autolastwagen zahlen pro Stück Dr. 17,40.

Nach dem in der griechischen Kammer vorliegenden neuen Gesetzesentwurf, der wohl in einigen Monaten in Kraft treten wird, werden die Zollsätze bedeutend ermässigt.

Grossbritannien.

(England, Irland, Schottland).

Zollfreie Einfuhr für alle Arten von Kraftfahrzeugen und Zubehörteilen.

Holland.

Der Einfuhrzoll für Kraftfahrzeuge aller Art und deren Zubehürteile beträgt 5% vom Werte.

Honduras.

Kraftwagen und Ersatzräder . 10 Centavos für 50 kg
Krafträder und Ersatzteile . . 25 „ „ 50 „

Ausser diesen Zöllen wird ein 5%-tiger Zollzuschlag in amerikanischem Golde erhoben, d. h. 13% in honduranischem Gelde.

Italien.

Kraftwagen:

bis zu 500 kg Gewicht . .	L	200	pro Stück
von 500—1000 kg	„	400	„ „
von 1000 kg	„	600	„ „

Lastwagen:

bis zu 1000 kg	„	20	„ Mztr
von 1000—3000 kg	„	14	„ „
über 3000 kg	„	450	„ Wagen
Krafträder	t	80	„ Stück

Japan.

Für Deutschland, das an dem franz.- jap. Handelsvertrage teilnimmt, gelten die ermässigten Sätze.

a) Kraftfahrzeuge:
   General-Tarif . . 50% vom Werte
   Vertrags-Tarif . . 35 „ „ „

b) Teile von Kraftfahrzeugen mit Ausnahme der Motoren:
   General-Tarif . . 30% vom Werte
   Vertrags-Tarif . . 25 „ „ „

c) Fahrräder mit Kraftantrieb
   pro Stück Yen 93,60 = 196 M.

d) Teile von Fahrrädern mit Ausnahme der Antriebsmaschinen:

	pro 100 H Kin*)
Reifen	Yen 114,— = 38 M.
Radfelgen, Speichen, Nippel u. Schmutzfänger .	„ 18,10
Lenkstangen, Sättel, Pedale, Ketten, Kettenränder, Naben (ausgenommen solche mit Bremsvorrichtungen), Rollenbremsen . . .	„ 31,40

*) 100 Kin = 60 kg.

Gleitbremsen, Kettengehäuse, Freilaufräder, Ventile	Yen 97,10
andere	vom Werte 40%

Luxemburg.

Da das Grossherzogtum Luxemburg zum deutschen Zollverein gehört, so wird daher für aus Deutschland kommende Waren kein Zoll erhoben.

Mexiko.

Der Einfuhrzoll für Personenkraftwagen beträgt:
(in mexikanischen Dollar)

1)	Bis zu einem Gewicht von 250 kg	$ 0,66 per Kilo Netto
2)	bei einem Gewicht von mehr als 250 kg	
	für die ersten 250 kg .	„ 0,66 „ „ „
	für folgende 500 kg .	„ 0,55 „ „ „
	für jedes weitere kg . .	„ 0,45 „ „ „
	Für unbemalte und ohne jegliche Verzierungen eintreffende Kraftfahrzeuge betragen die Sätze	„ 0,33 „ „ „
		„ 0,22 „ „ „
		„ 0,11 „ „ „

Seit einigen Monaten ist vorstehender Tarif um 50% erhöht worden.

Monaco.

Der Einfuhrzoll für Kraftfahrzeuge aller Art und deren Zubehörteile ist der gleiche wie derjenige für Frankreich.

Niederlande.

Der Einfuhrzoll beträgt 5% vom Werte aller Kraftfahrzeuge.

Norwegen.

Kraftwagen 12% vom Wert.
Krafträder ohne Motor Kr. 30,—.
Die Motore zu Fahrrädern werden besonders mit 10% vom Wert verzollt.

Oesterreich Ungarn.

Automobile und Motorfahrräder, auch zerlegt, Rahmengestelle, Chassis, einschliesslich der einmontierten Motore bei einem Stückgewichte von:

a) bis 400 kg K 150 per 100 kg netto
b) von mehr als 400 kg „ 1800 „ K 120 „ „ „ „
c) „ „ „ 1800 „ „ 3200 „ K 100 „ „ „ „
d) über 3200 „ K 60 „ „ „ „

Bei allein eingehenden Rahmenteilen (Chasis) oder bei zerlegt eingehenden Automobilen, bei denen auch einzelne Bestandteile fehlen, immer nur das effektiv vorhandene Gewicht als Stückgewicht angesehen wird.

Laternen, Hupen, Werkzeuge (in einmaliger Garnitur) u. dergl. mit Kraftfahrzeugen, wenn auch separat verpacktes Zubehör, werden zwar zum Zollsatze der mit eingelangten Autos behandelt, jedoch nicht in das für die Tarifierung massgebende Stückgewicht der Autos eingerechnet. Ersatzstücke sind jedoch stets abgesondert nach tarifmässiger Beschaffenheit zu verzollen.

Paraguay.

Bis zum 1. April 1914 dürfen Kraftfahrzeuge zollfrei eingeführt werden. Der neue Zolltarif ist z. Zt. noch nicht festgelegt.

Persien.

Krafträder, Kraftwagen und deren Zubehörteile 10% vom Werte.

Portugal.

	Tarif Allgem. Reis:	Vertragl.
a) Kraftwagen für 2 Personen pro St.	120000	100000
b) Kraftwagen für 4 oder mehr „ „	120000	120000
c) Kraftwagen für Last- und Zugzwecke . . . . . „ „	120000	80000
d) Chassis mit den Motoren für Kraftwagen . . . . . „ „	70000	20000
e) Karossieren für Kraftwagen „ „	90000	90000
f) Motorräder . . . . . „ „	50000	15000
g) lederne Reifen für Räder . . . kg	1200	150
h) Schutz- und Luftreifen aus Kautschuk für Räder . . . . . „	600	50

Andere Zubehörteile werden nach dem Material verzollt, aus dem sie hergestellt sind.

Eür deutsche Fabrikate kommen die Vertragszölle in Anwendung.

Rumänien.

Kraftfahrzeuge im Gewichte:

a) 1000 kg oder mehr	für	100	kg	Lei	30,—
b) unter 1000 bis 500 kg	„	„	„	„	45,—
c) unter 500 „ 250 „	„	„	„	„	60,—
d) unter 250 „ 100 „	„	„	„	„	75,—
e) weniger als 100 „	„	„	„	„	90,—

Bestandteile und Stücke von Automobilen und Motorfahrrädern, für sich allein oder als Ersatzteile eingehend, werden mit 90 Lei für 100 kg verzollt. Automobilkarosserien separat eingeführt werden mit 50 Lei für 100 kg verzollt.

Russland.

Automobile mit 4 und mehr Plätzen	pro St.	220 Rb.
Automobile mit weniger als 4 Plätzen	„ „	140 „

Chassis	pro St.	70	Rb.
Motorzweiräder	„ „	20	„
Motordreiräder	„ „	70	„

Schweden.

Motorfahrräder, fertige Kraftwagen, 1 Stück 60,— Kr.
Chassis, Räder mit Gummibereifung 15% v. Werte.

Schweiz.

Fuhrwerke zum Personen- oder Gütertransport, im allgemeinen Tarif nicht anderweit genannt,

Zollansatz pro 100 kg

mit mechanischem Motor, einschliesslich der Fahrräder:

a) nicht mit Leder überzogen, nicht gepolstert:
   Motor-Bicycles und Tricycles etc. Fr. 40,—
   andere . . . . . „ 60,—
b) mit Leder überzogen und gepolstert:
   Motor-Bicycles und Tricycles etc. „ 40,—
   andere . . . . . „ 40.—

Serbien.

Automobile und Teile derselben einschliesslich der Motoren:

a) zum Lastentransport ad valorem 10%,
b) andere 15%.

Spanien.

Der Zoll wird folgermassen berechnet:

Bei offenen Automobilen werden vom Gesamtgewicht 200 kg, bei geschlossenen 400 kg abgezogen. Das verbleibende Gewicht wird, wenn der Wagen aus Deutschland oder einem andern Lande mit Vorzugstarif stammt, mit 40 Goldpesetas die 100 kg verzollt, andernfalls 50. Zu dieser Summe kommt bei offenen Automobilen ein Zuschlag von 200 Goldpesetas, bei geschlossenen von 320 Goldpesetas.

Türkei.

11% vom Werte, wozu noch 3—4% Nebenspesen kommen.

Tunis.

Automobile aller Art 8% vom Werte.

Vereinigte Staaten von Amerika.

a) Automobile im Werte von $ 2000 oder darüber Automobilkasten . 45% ad walorem
b) Automobile im Werte von weniger als $ 2000 . . . . . 30 „ „ „
c) Automobilchassis, fertige Automobilteile ausser Pneumatiks . 30 „ „ „

Anlage No. 18.

Der Antrag auf Erteilung des Internazionalen Fahrausweises muss enthalten die Bezeichnungen über

1) Name und Wohnort des Eigenthümers des Fahrzeugs,
2) Art des Fahrzeugs,
3) Name des Herstellers des Chassis,
4) Fabriknummer des Fahrgestells,
5) Anzahl der Zylinder des Motors,
6) Anzahl der Pferdestärken des Motors,
7) Form und Farbe der Karosserie,
8) Gesamtzahl der Plätze,
9) Eigengewicht des Fahrzeugs,
10) Polizeiliche Kennzeichen des Fahrzeugs,
11) Name und Wohnort des bezw. der Führer,
12) Geburtsort und Datum des bezw. der Führer.

Anlage No. 19.

Der Antrag auf Erteilung des Grenzpassierscheins muss enthalten:

1. Name des Antragstellers,
2. Wohnort und nähere Adresse,
3. Mitglied welches Clubs,
4. Fabrikat,
5. Gewicht des Wagens,
6. Nummer des Motors,
7. Anzahl der Zylinder,
8. Anzahl der Pferdestärken,
9. Art des Betriebsstoffs,
10. Farbe des Chassis,
11. Nummer des Chassis,
12. Anzahl der Wagenräder,
13. Art der Bereifung,
14. Form der Karosserie,
15. Fabrikant der Karosserie,
16. Farbe der Polsterung,
17. Farbe der Karosserie,
18. Gesamtzahl der Sitzplätze,
19. Besondere Kennzeichen, Medaillen etc.,
20. Wert des Wagens,
21. Polizei-Nummer des Wagens.

(Formulare sind in den Sekretariaten der Clubs erhältlich).

Anlage No. 20.

Der Antrag auf Erteilung der Kraftfahrlehrer-Konzession muss enthalten:

1. einen kurzen Lebenslauf des Antragstellers, in dem besonders über die Art und Dauer der Beschäftigung mit dem Automobilwesen genaue Angaben zu machen sind;
2. das Zeugnis eines beamteten Arztes (Kreisarztes) darüber, dass der Antragsteller keine körperlichen Mängel hat, die seine Tätigkeit, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen, beeinträchtigen können, insbesondere des Hör- und Sehvermögens;
3. beglaubigte Abschriften des Führerscheins, den der Antragsteller besitzt;
4. Erklärung, für welche Gattung und Klasse von Kraftfahrzeugen die Ermächtigung zur Ausbildung von Führern erwünscht wird;
5. Zeugnis der Firma, in deren Dienst der Antragsteller steht, über die Dauer seiner Beschäftigung sowie über seine Kenntnisse und Führung.

Anlage No. 21.

Betriebsarten und Klassen der Kraftfahrzeuge, für welche der Führerschein nachgesucht werden kann.

A. Betriebsarten:

1. Verbrennungsmaschinen (Explosionsmaschinen),
2. Elektromobile,
3. Dampfmotoren,
4. sonstige Motoren.

B. Klassen:

Klasse I: Krafträder.

Klasse II: Kraftwagen mit einem betriebsfertigen Eigengewicht von mehr als 2,5 t (Lastfahrzeuge, Omnibusse).

Klasse III: Kraftwagen mit einem betriebsfertigen Eigengewicht bis 2,5 t, und zwar

Klasse III a: für kleine Wagen bis zu einer Leistung des Motors von 10 Bremspferdestärken.

Klasse III b: für grössere Wagen, alle über 10 Bremspferdestärken.

Die Berechtigung zur Führung eines Kraftfahrzeugs Klasse III b schliesst die Berechtigung zur Führung eines Kraftfahrzeugs Klasse III a derselben Betriebsart in sich ein.

Anlage No. 22.

Verordnung des Bundesrats vom 25. II. 1915 betr. die Ausserkraftsetzung der Zulassungsbescheinigungen für die Dauer des Krieges.

§ 1. Die vor dem 15. März 1915 nach Massgabe der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910/21. Juni 1913 (Reichs-Gesetzbl. 389/326) erfolgte Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen erlischt mit dem **14. März 1915.**

Der Eigenthümer des Fahrzeuges hat nie nach Abs. 1 wirkungslos gewordene **Zulassungsbescheinigung unverzüglich an die für seinen Wohnort zuständige höhere Verwaltungsbehörde abzuliefern.** Unterbleibt die Ablieferung, so hat die höhere Verwaltungsbehörde die Zulassungsbescheinigung einzuziehen. Die Zulassungsbescheinigung ist von der höheren Verwaltungsbehörde bis auf weiteres aufzubewahren.

§ 2. Die Erneuerung einer nach § 1 erloschenen Zulassung eerfolgt auf Antrag des Eigentümers durch die höhere Verwaltungbehörde auf jederzeitigen Widerruf, sofern für den weiteren Verkehr des Fahrzeuges ein öffentliches Bedürfnis besteht.

Ein öffentliches Bedürfnis darf nur anerkannt werden:

1. für den Verkehr der Kraftfahrzeuge, welche zur ausschliesslichen Benutzung im Dienste des Reiches eines Bundesstaates oder einer Behörde bestimmt sind;
2. für den Verkehr von Kraftfahrzeugen, die ausschliesslich von Feuerwehren zu dienstlichen

Zwecken oder von gemeinnützigen Anstalten zur Krankenbeförderung oder zu Rettungszwecken benutzt werden;

3. für den Verkehr von Kraftomnibussen;
4. für den Verkehr einer von der höheren Verwaltungsbehörde zu bestimmenden beschränkten Anzahl von Kraftdroschken und Mietwagen:
5. für den Verkehr anderer Kraftfahrzeuge, sofern von ihrer Zulassung die Ausübung eines im öffentlichen Interesse liegenden Berufes (Aerzte, Tieraerzte und dergleichen) abhängt.

Die Zulassung von Lastkraftfahrzeugen kann ausserdem erneuert werden, sofern ihr Verkehr zur Aufrechterhaltung gewerblicher Betriebe erforderlich ist.

§ 3. Der Antrag auf erneute Zulassung ist vom Eigentümer des Fahrzeugs bei der für seinen Wohnort zuständigen höheren Verwaltungsbehörde schriftlich anzubringen. In dem Antrag sind anzugeben: Name und Stand des Eigentümers, Art und Bestimmung des Fahrzeugs, das zugeteilte polizeiliche Kennzeichen, sowie die Umstände, welche die weitere Zulassung begründen.

Die Stellung des Antrages ist bereits vor dem 15. März 1915 zulässig.

§ 4. Wird dem Antrag auf erneute Zulassung stattgegeben, so erhält der Eigentümer die im § 6 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 vorgeschriebene Zulassungsbescheinigung mit folgendem, auf Seite 3 einzutragenden Vermerk: „Auf jederzeitigen Widerruf zum Verkehr auch nach dem 14. März 1915 zugelassen"; der Vermerk ist durch die höhere Verwaltungsbehörde unterschriftlich zu vollziehen und mit dem Amtsstempel zu versehen.

Wird dem Antrag auf erneute Zulassung die bisherige Zulassungsbescheinigung beigefügt oder ist sie schon vor Stellung des Antrages gemäss § 1 Abs. 2 an die

höhere Verwaltungsbehörde abgeliefert worden, so wird der die erneute Zulassung aussprechende Vermerk in die bisherige Zulassungsbescheinigung eingetragen.

§ 5. Die höhere Verwaltungsbehörde hat in der von ihr geführten Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge die erneute Zulassung eines Fahrzeugs in der Spalte „Bemerkungen" in augenfälliger Weise kenntlich zu machen. Die erneute Zulassung von Personenkraftfahrzeugen, die der Stempelabgabe für Kraftfahrzeuge unterliegen, hat sie alsbald der zuständigen Steuerstelle mitzuteilen.

§ 6. Nach dem 14. März 1915 darf die Zulassung eines Kraftfahrzeugs nur erfolgen, wenn neben den Voraussetzungen der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910/21. Juni 1913 eine der Voraussetzungen des § 2 dieser Verordnung erfüllt ist. Die Zulassungsbescheinigung ist mit dem Vermerke nach § 4 dieser Verordnung zu versehen.

§ 7. Die Zulassung (§§ 2, 6) ist zu widerrufen, wenn das Fahrzeug missbräuchlich, insbesondere zu anderen als den die Zulassung begründeten Zwecken, benutzt wird.

§ 8. Ein Kraftfahrzeug, das entgegen den Vorschriften dieser Verordnung auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verkehrt, kann von der höheren Verwaltungsbehörde ohne Entschädigung für dem Staate verfallen erklärt und eingezogen werden.

Gegen die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde ist Beschwerde nur bei der Landeszentralbehörde zulässig. Die Landeszentralbehörde entscheidet endgültig.

§ 9. Vorstehende Vorschriften finden keine Anwendung auf Kraftfahrzeuge, die im Eigentume der Landesherren, der Mitglieder der landesherrlichen Familien und der Fürstlichen Familie Hohenzollern, der bei dem Deutschen Reiche oder einzelnen Bundesstaaten beglau-

bigten Vertreter anderer Staaten, der Postverwaltung, der Heeresverwaltungen oder der Marineverwaltung stehen.

§ 10. Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft. Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Ausserkrafttretens und erlässt die alsdann erforderlichen Uebergangsvorschriften.

Druck der
Aktiengesellschaft des „Dziennik Poznański“
in Posen.